Bremens Interesse,

die

freie Beweglichkeit des Verkehrs

und

der Zollverein.

Bremen.

Druck von F. C. Dubbers.

1854.

Die Unterzeichneten hatten, im Auftrage einer großen Anzahl bremischer Geschäftsmänner und für sich selbst, unterm 12. Juli 1853 eine Eingabe an die Handelskammer über die Stellung Bremens zum Zollverein gerichtet, dieselbe als Manuscript für Bremen drucken lassen, und in jenen Kreisen vertheilt, in welchen sich rege Theilnahme für den wichtigen Gegenstand voraussetzen ließ.

Seitdem ist von unserer Seite der Verlauf der Dinge mit Aufmerksamkeit verfolgt worden. Wir haben die Genugthuung, daß die von uns ausgesprochenen Ansichten und Wünsche ganz entschieden von der überwiegenden Mehrzahl unserer Mitbürger getheilt werden.

Wir hatten nachgewiesen, daß die allseitigen Interessen Bremens einen Anschluß an den Zollverein unbedingt erfordern. Die Gegner dieser Ansicht haben seit jenen drei Viertel Jahren es unterlassen, mit irgendwelchen ausgiebigen Gründen ihr Widerstreben gegen den Anschluß zu motiviren. Sie verhalten sich nach wie vor lediglich ablehnend, sie sagen nur Nein. Das aber ist schwerlich der richtige Weg den man gegenüber so wichtigen Fragen einhalten darf.

Der Gang der Ereignisse hat inzwischen unsere Auffassung vollkommen bestätigt. Von Seiten der bremischen Behörden sind Verhandlungen mit dem Zollverein, — freilich nicht wegen des Anschlusses, sondern im Grunde wohl gegen den Anschluß — geführt worden, im Wesentlichen aber vollständig gescheitert. Unsere absolute Abhängigkeit vom deutschen Zollverein unterliegt heute auch nicht dem allergeringsten Zweifel mehr. Wir haben es empfunden und spüren es täglich, daß uns keine freie Selbst-

bestimmung zusteht, wir sind zwischen Thür und Angel. Und wer möchte behaupten daß wir uns nicht in einem unerquicklichen Provisorium befinden?

Es ist jedoch dringend geboten einen solchen Uebergangszustand, der schon so große Nachtheile für Bremen gehabt hat, nicht über Gebühr zu verlängern. Uns ist es vollkommen klar, und wir wiederholen ausdrücklich, was wir früher gesagt: Bremens gegenwärtige Stellung ist eine unhaltbare.

Die Gewerbekammer hat sich in ähnlichem Sinne ausgesprochen wie wir; dagegen hat diejenige Behörde, welche die Interessen aller Zweige des bremischen Handels zu vertreten hat, es bis heute nicht für angemessen erachtet, ihre Ansichten, die Resultate ihrer Prüfungen über die Verhältnisse Bremens zum Zollverein, der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Wir wissen nicht aus welchen Gründen die geehrte Handelskammer der gesammten Kaufmannschaft Bremens gegenüber ihr langes Schweigen noch heute fest hält, wir nehmen aber an, daß die Motive zur Geheimhaltung ihrer Gutachten oder Beschlüsse, der Handelskammer selbst gewichtig erscheinen. Es erscheint aber als ein Uebelstand, daß von diesen Verhandlungen und Beschlüssen die Geschäftswelt ohne Kunde bleibt, denn sie hat offenbar ein dringendes Interesse zu erfahren, in welcher Weise das amtliche Organ der Kaufmannschaft sich ausgesprochen hat, wie dasselbe im Einzelnen und Allgemeinen die Verhältnisse aufgefaßt und beurtheilt. Unserer Handelskammer scheint der gelegene Zeitpunkt dafür noch nicht gekommen zu sein, weil, wie es heißt, die Verhandlungen mit dem Zollverein noch immer nicht völlig abgebrochen sind. Wir tadeln also jene Zurückhaltung nicht. Uns aber ist eine solche um so weniger geboten, da wir auch jetzt der Ansicht sind, daß Bremen gar nichts zu verheimlichen habe. Es ist ja ohnehin zur Genüge bekannt, wie genau die Zollvereins-Regierungen von allen unseren Verhältnissen, bis ins Specielle hinein, unterrichtet sind.

Wir hielten es für angemessen den Vollzug des Septembervertrages abzuwarten und die vollendete Thatsache, den Zoll-

verein, bis dicht vor unsere Thore, bis in unsere Stadt, in den Bahnhof gelangen zu lassen, bevor wir uns abermals öffentlich über die bremische Lebensfrage aussprechen. Wir wenden uns heute an unsere Auftraggeber, theilen ihnen mit was seither geschehen, und erörtern abermals die Verhältnisse unserer Stadt gegenüber dem großen deutschen Handelskörper.

Unsere Eingabe an die Handelskammer wurde am 12. Juli 1853 überreicht von den Herren J. C. Koop, F. C. F. Nielsen, und H. R. Reinken. Auf dieselbe erfolgte nachstehende Antwort:

„Meine verehrten Herren."

„Die unter dem 12. Juli von Ihnen überbrachte Eingabe, die Frage des Anschlusses Bremens an den Zollverein behandelnd, wurde in der gestrigen Sitzung der Handelskammer unter allgemeinem Interesse verlesen. Sie erkennt es bei der hohen Bedeutung des Gegenstandes für unsere Handelsinteressen dankbar an, daß Sie, meine Herren, und die übrigen Mitunterzeichner sich einer so ausführlichen Motivirung Ihrer Ansicht unterzogen und damit der Handelskammer manches schätzenswerthe Material geliefert haben, und kann nur wünschen, daß alle über diese Frage unter uns herrschenden Meinungen eine gleich würdige Vertretung finden. Obgleich ihrerseits schon seit geraumer Zeit mit nicht unbedeutenden Vorarbeiten zu diesem Gegenstande beschäftigt, und von seiner Bedeutung vollständig durchdrungen, glaubt sie sich augenblicklich noch nicht vollständig genug nach allen Seiten hin aufgeklärt, um als Vermittlerin der bremischen Handelsinteressen beim Senat durch Darlegung eigener festmotivirter Ansichten aufzutreten. Indessen erschien ihr das von Ihnen übergebene Gutachten zu bedeutend, um es, bis jener Zeitpunkt gekommen sein wird, der Kenntniß des Senats vorzuenthalten, und hat sie daher beschlossen, es demselben sofort mitzutheilen.

Davon dürfen Sie, meine Herren überzeugt sein, daß die Handelskammer alle Interessen des hiesigen Geschäfts ins Auge fassen, und kein Mittel unversucht lassen wird, ihnen an geeigneter Stelle Geltung zu verschaffen. Zu einem segensreichen Erfolge erachtet sie aber den bisherigen Weg der stillen und dem Auge der Oeffentlichkeit entzogenen Ueberlegung für unerläßlich, und ist überzeugt daß Sie denselben auch ferner einhalten werden.

Hochachtungsvoll
Namens der Handelskammer
Hermann Hepe.

Bremen,
den 16. Juli 1853.

Etwa vierzehn Tage später erfolgte eine zweite Zuschrift der Handelskammer „an die Herren J. C. Koop, F. C. F. Nielsen und H. R. Reinken."

„In der Voraussetzung daß die nachfolgende Mittheilung dazu beitragen wird, Sie und die von Ihnen hinsichtlich der Stellung Bremens zum Zollverein vertretenen hiesigen Geschäftsinteressen in der Ueberzeugung zu bestärken, wie eine allseitige Berücksichtigung der letzteren bei der nothwendig werdenden Veränderung des Verhältnisses unserer Vaterstadt zu jenem jetzt bis an unsere Gränzen vorgerückten großen Zoll- und Handelsgebiete nicht ausbleiben wird, sieht sich die Handelskammer veranlaßt, Sie davon in Kenntniß zu setzen, daß sie vom Senate aufgefordert ist, bei den demnächst hier zwischen Commissarien verschiedener Zollvereinsstaaten und Bremens über die erforderlichen Gränzschutz- und Zollerleichterungsverhältnisse zu eröffnenden Verhandlungen schriftlich sowohl als durch die Stimme einiger ihrer Mitglieder, die hiesigen Handelsinteressen zur Sprache zu bringen. Es versteht sich von selbst, daß ihr dabei die Unterstützung von Seiten der praktischen Geschäftsleute durch gediegenes Material nur erwünscht sein kann.

Wenn die eben erwähnten Verhandlungen für jetzt nicht die Frage des Anschlusses oder Nichtanschlusses Bremens an den erweiterten Zollverein selbst zum Gegenstande haben können, sondern sich mit der Regulirung eines den Interessen beider Theile entsprechenden Vertragsverhältnisses beschäftigen werden, so kann es in der That einer ruhigen Erwägung nicht entgehen, wie unter allen Umständen, man mag nun dem Anschlusse geneigt oder abgeneigt sein, eine vorab erfolgende Verständigung über die beiderseitigen Verkehrsverhältnisse unabweisbares Bedürfniß ist. Diesem Bedürfnisse abzuhelfen, hierbei den Anforderungen der verschiedenen Geschäftszweige gerecht zu werden und die Wege aufzufinden, auf welchen manche anscheinend entgegengesetzte Interessen thunlichst Hand in Hand gefördert und geschützt werden können, das wird zunächst unsre Aufgabe sein. Für diese Aufgabe glaubt sich die Handelskammer berechtigt in jeder Weise Ihre und die Unterstützung der ganzen hiesigen Geschäftswelt zu beanspruchen, sei es durch positive Mittheilungen, sei es durch Fernhalten jeder öffentlichen Agitation, die nur störend in den Gang der Verhandlungen eingreifen könnte.

Schließlich spricht Ihnen die Handelskammer ihren Dank aus für die Einsendung einiger gedruckten Exemplare der am 12. d. M. von Ihnen übergebenen Eingabe.

Hochachtungsvoll
die Handelskammer
Namens derselben Diedr. Albers.

Bremen,
den 30. Juli 1853.

Dieser Eröffnung ließen wir am 3. August die nachstehende Zuschrift folgen, welche Herrn D. Albers, als Vorsitzendem, übermacht wurde.

An die Handelskammer!

Indem wir der geehrten Handelskammer den Empfang Ihres Schreibens vom 30. Juli anzeigen, erlauben wir uns einige Bemerkungen über mehrere in demselben ausgesprochenen Ansichten.

Unsere Committenten und wir selbst sind allezeit geneigt, Bremens Wohl fördern zu helfen so viel an uns ist, und werden gern der Handelskammer bei allen Gelegenheiten um so williger die gewünschte Unterstützung gewähren, da leider diese Körperschaft kein einziges Mitglied in ihrer Mitte zählt, welches der mit allen Zweigen des Handels auf das Innigste verflochtenen großen Industrie angehört. Wie wichtig aber diese Gewerbthätigkeit für unsern Staat ist, zeigt sich auch gerade jetzt auf das allerdeutlichste; denn aus Mangel an Erwerb sind, wie amtliche Nachfragen bei der Polizeibehörde ergeben werden, in den letzten Monaten bereits nahezu dreitausend Arbeiter ausgewandert, und viele Wohnungen, zum Theil im Miethwerth von 500 Thalern gekündigt worden; die Inhaber müssen auswärts ihre Arbeitskräfte verwerthen.

Wenn wir mit der geehrten Handelskammer den Wunsch hegen, daß die Verhandlungen mit den Kommissarien über den Gränzschutz und die Zollregelungen ein für Bremen günstiges Resultat ergeben, so können wir doch auch unsre Ansicht nicht verhehlen, daß es in jedem Falle ersprießlich sein würde, wenn, — ganz abgesehen von jenen Verhandlungen, — die Frage über den Anschluß unserer Stadt an den deutschen Handelskörper, unverweilt von der Handelskammer in sorgfältige Erörterung genommen würde. Es sind fast zwei Jahre seitdem der Septembervertrag abgeschlossen wurde; sechs Monate sind verflossen seit derselbe von den contrahirenden Theilen definitiv genehmigt worden ist, und daß sich mit Bestimmtheit voraussehen ließ, in welche neue Lage Bremen versetzt werden würde. Noch einige Monate und wir sind nicht mehr vom Steuerverein, sondern vom Zollverein umgeben.

Irren wir nicht, so hat die geehrte Handelskammer schon seit länger als Jahresfrist eine große Menge schätzbaren Materials zum Behuf einer gründlichen und allseitigen Erwägung der Frage gesammelt: ob, — nicht vom patriotischen, nationalen, deutschen Standpunkte aus, denn das verstände sich ohne Weiteres von selbst, — vom specifisch-bremischen Standpunkte, im Interesse aller bremischen Geschäftszweige, ein Anschluß an das große deutsche Handels- und Verkehrsgebiet wünschenswerth und nothwendig sei oder nicht. Die Thatsachen erscheinen uns so gewichtig,

daß wir namentlich jetzt eine solche Erörterung von Seiten der Handelskammer für dringend nothwendig erachten, und daß wir an dieselbe die ergebene Bitte richten, unverweilt zu derselben schreiten zu wollen. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß die Handelskammer zur allseitigen Erwägung der hochwichtigen Angelegenheit völlig in den Stand gesetzt sei, indem ihr auch das Material nicht mehr mangeln werde, welches laut dem auf unsere Eingabe vom 12. v. M. ergangenen Schreiben damals noch fehlte.

Wir haben um so wichtigere Gründe eine solche Erörterung zu wünschen, da wir mit Bestimmtheit wissen, daß leider in Kreisen und Regionen, in welchen, wie uns bedäucht, vorurtheilsfreie Erwägung der Sachlage das geeignetste und angemessenste wäre, eine entschiedene Feindseligkeit gegen das hervortritt, was wir für Bremens Wohl und Interesse als unbedingt nothwendig erachten. Wir möchten Gründe kennen, welche etwa unserer Auffassung entgegen zu setzen wären.

Die geehrte Handelskammer darf überzeugt sein, daß wir sowohl als unsere zahlreichen Committenten einer „öffentlichen Agitation" fremd sind. Wir erlauben uns beizufügen, daß nicht wir es waren, welche die Zollanschlußfrage überhaupt in die große Oeffentlichkeit brachten. Da aber einmal der Weg der Publicität betreten worden ist, und zwar von einer Seite her, welche sich unseren Interessen entschieden feindselig gegenüberstellte, welche sich überdies den Anschein geben möchte, als repräsentire sie Bremen oder die öffentliche Meinung und die Interessen unserer Stadt und unseres Staates, so halten wir es für nöthig auch unsererseits um so mehr die öffentliche Discussion wach zu halten, da wir überzeugt sind, daß gerade durch öffentliche Besprechungen Aufklärung über die gemeinsamen Interessen und Beseitigung von Vorurtheilen am besten erzielt wird, namentlich so lange nicht die Handelskammer amtlich und nachdrücklich zur allseitigen Erwägung der Anschlußfrage vorgegangen ist.

Wir unterzeichnen hochachtungsvoll und mit Ergebenheit

Bremen, 3. August 1853. (gez.) Joh. Casp. Koop.

An die Handelskammer hieselbst. H. R. Reinken.

J. C. F. Nielsen.

Wir glaubten vorerst weitere Schritte unterlassen und den Verlauf der Ereignisse abwarten zu können. Manche Geschäftsleute waren sanguinisch genug anzunehmen, daß eine Entscheidung vielleicht bald schon bevorstehe. Sie meinten die Sachlage sei doch so klar und handgreiflich, der Schaden für ein abgesperrtes Bremen so groß, daß alle Vorurtheile schwinden müßten.

Wer aber die Dinge ruhig überlegte, wer sich sagte, wie zäh die Vorurtheile, wie leicht verletzlich die Eitelkeiten sind, und wie die Routine alles Neue von sich fern zu halten sucht, der war nicht so leichtgläubig, und sah voraus daß in Bremen noch manche Kämpfe zu bestehen sind, bevor eine natürliche Grundlage gewonnen wird. Inzwischen geschah was nicht ausbleiben konnte, nachdem an gewissen Stellen einmal erklärt worden war, „Bremen solle nimmermehr beitreten," oder „an einen Beitritt Bremens sei gar nicht zu denken." Diese Äußerungen kamen aus Regionen, wo man es in der Gewalt hat einige Hemmschuhe anzulegen. Ob sie geeignet und wohlerwogen waren, möge sich Jeder selbst beantworten. Es begann aber von da an der Abzug von Kapitalien und Arbeitskräften aus Bremen nach dem Zollverein, es trat also eine Erscheinung ein die unserm Staate bis dahin völlig fremd gewesen war. Dieser Auszug der Kinder Bremens, um anderwärts Brot zu suchen, die Uebersiedelung von Kapitalien und Geschäften in den Zollverein, dauert noch fort; die Unterhandlungen mit dem Zollverein wollten ohnehin zu keinem Resultate gelangen. Man hatte sich bremischer Seits offenbar geirrt, die jenseitigen Unterhändler zeigten sich spröde; es war insbesondere nicht möglich wegen der beabsichtigten Ausscheidung von Vegesack, welche übrigens dem Zollverein einen Weserhafen mehr gegeben hätte, sich zu einigen. Auch wegen der Zollverhältnisse, der Art und Weise der Abfertigung und dergleichen mehr, gelangte man nicht zu einem Uebereinkommen. Es war also leicht vorauszusehen, daß das isolirte Bremen sehr vielen Belästigungen unterliegen werde. Und so kam es auch. Jeder kennt die Januarverwirrung auf dem Bahnhofe, welcher dann von Seiten Hannovers einseitig und provisorisch bis auf Weiteres, ohne Zustimmung der höchsten Zollvereinsbehörde, ein Riegel vorgeschoben wurde.

Der Mißmuth über den Gang der Dinge, manche Aeußerungen in der Presse und im täglichen Verkehr, das tiefe Schweigen welches die Handelskammer beobachtete, der wirkliche oder vermeintliche Mangel an praktischer Rücksichtnahme auf so

viele höchst gewichtige bremische Interessen, bewog manche unserer Committenten wegen einer anfragenden Zuschrift an die Handelskammer in uns zu dringen. Wir unsrerseits begriffen freilich die Erfolglosigkeit eines solchen Schreibens im Voraus, konnten aber nicht wohl umhin, einem vielfach und nachdrücklich ausgesprochenen Wunsche Vieler genehm zu werden. Wir übersandten daher folgendes Schreiben unterm 2. December:

An die Handelskammer!

In der Antwort welche die achtungsvoll Unterzeichneten auf die Eingabe vom 12. Juli d. J. erhielten, wurde von Seiten der Handelskammer hervorgehoben, daß dieselbe Bremens Stellung zum Zollverein sorgfältig erwäge, aber noch nicht genug mit Material versorgt worden sei, um ein definitives Urtheil in der hochwichtigen Angelegenheit abgeben zu können.

Auf den jüngsten Kaufmannsconvent hat der Herr Vorsitzende der Handelskammer über die diesjährige Wirksamkeit dieser Körperschaft Bericht erstattet und namentlich mitgetheilt, daß die Handelskammer in Bezug auf die Grenzregelungen dem Senate ein Gutachten übergeben habe. Wir hegen die Ueberzeugung daß in demselben die bremischen Gesammtinteressen kräftig befürwortet sind; aber wir vermissen ein näheres Eingehen auf die Anschlußfrage.

Bei der Lage in welcher unser Staat sich befindet, ist es der Wunsch unserer zahlreichen Committenten, zu wissen, in welcher Weise die Handelskammer, als Vertreterin sämmtlicher Zweige des commerciellen Verkehrs, diese Frage über den Anschluß oder Nichtanschluß an den Zollverein beantwortet habe. Wir erlauben uns daher an die Handelskammer die ergebene Bitte zu richten: daß sie baldthunlichst ihr ohne Zweifel ausführlich motivirtes Gutachten über diese Angelegenheit uns mittheilen möge.

Wir unterzeichnen Hochachtungsvoll und ergebenst
Bremen, den 2. Decbr. 1853.

Auf diese Zuschrift erhielten wir eine Antwort so ziemlich in derjenigen Fassung und Ausdrucksweise wie Manche von uns sie erwartet hatten. Sie lautete wie folgt:

„Die Handelskammer hat bereits in ihrem Schreiben vom 30. Juli dieses Jahres darauf hingewiesen, daß die zwischen dem Senate und den Regierungen der Zollvereinsstaaten obwaltenden commissarischen Verhandlungen lediglich Zollabfertigungs- und Grenzschutzverhältnisse,

nicht aber die Frage eines etwaigen Anschlusses Bremens an den Zollverein betreffen. Es ist ferner bekannt daß seitdem behufs jener Verhandlungen ein berathender Vertrauensausschuß aus Mitgliedern des Senats, der Bürgerschaft und der Handelskammer niedergesetzt wurde, und es dürfte von selbst einleuchten, daß, so lange die endlichen Ergebnisse dieses letztern nicht öffentlich vorliegen, die Handelskammer ihre Ansichten über dieselbe nicht einmal dem Kaufmannsconvente, geschweige dessen einzelnen Mitgliedern darzulegen im Stande ist. Eben sowenig vermag sie Gutachten mitzutheilen, welche sie dem Senate erstattet hat, zumal wenn die betreffende Angelegenheit noch unerledigt oder gar, wie in dem von ihnen angeregten Falle, durchaus vertraulich zu behandeln ist. Das dem Senate im Monat August vorläufig eingereichte Gutachten hat übrigens die für und wider einen Anschluß unseres Staates an den Zollverein sprechenden Gründe überall noch nicht näher ins Auge gefaßt, wie auch bereits im Kaufmannsconvente vom 24. November hervorgehoben worden ist, welchem überall mitgetheilt wurde, was die Handelskammer im gegenwärtigen Zeitpuncte über die Sachlage dieses Gegenstandes zu äußern für befugt hält.

Diesem nach bedauert die Handelskammer, Ihrem Antrage vom 2. d. M. keine weitere Folge geben zu können."

Bremen, den 9. Decbr. 1853. Achtungsvoll

die **Handelskammer.**

Namens derselben: Hermann Heye.

An die Herren Joh. Casp. Koop, H. R. Reinken,

F. C. F. Nielsen.

Bis auf den heutigen Tag also sind die Bürger Bremens über eine bis in das Mark aller unserer Erwerbsverhältnisse tief einschneidende Angelegenheit, von deren Erledigung das Wohl und Wehe unserer Vaterstadt abhängt, von amtlicher Seite her ohne all und jede orientirende Mittheilung gelassen worden. Weder der Senat noch die Handelskammer haben sich veranlaßt gesehen in die Oeffentlichkeit herauszutreten und Kunde zu geben von dem was sie zu thun oder nicht zu thun für angemessen erachtet haben. Wenn aber zu geeigneter Zeit die Frage: ob Bremen sich anschliessen müsse oder ob es in seiner Absperrung verbleiben solle und könne, im Kaufmannsconvent und in der Bürgerschaft zu gründlicher Berathung kommt, — und eine solche Berathung kann nicht ausbleiben, — alsdann wird es unbedingt nöthig sein, und sich von selbst verstehen daß alle in der Handelskammer

gepflogenen Verhandlungen, die von dieser Körperschaft abgegebenen Gutachten, und die Unterhandlungen welche der Senat mit dem Zollverein geführt hat, vollständig vorgelegt werden. Dann erst wird zu beurtheilen sein was von diesen Seiten her geschehen ist, und in welchem Umfange das allseitige Interesse des bremischen Erwerbs wahrgenommen wurde.

Wir unsrerseits aber halten uns verpflichtet abermals vor die Oeffentlichkeit zu treten, nachdem eine große Anzahl von Geschäftsleuten uns dazu wiederholt aufgefordert hat, und wir entsprechen dem gegen uns ausgesprochenen Wunsche um so williger, da wir hoffen auch diesmal zum Mindesten manches „schätzbare Material" zur Beurtheilung der Frage zu liefern.

Der Zollverein ist nun in und vor Bremen, die Dinge bei uns sind in vielen Beziehungen neu geworden und haben sich im höchsten Grade unerfreulich gestaltet. Mit bloßen Ablehnen und Neinsagen wird nichts genützt. Die Gegner des Anschlusses haben die Verpflichtung für ihre Opposition mit stichhaltigen Gründen hervorzutreten. Wir unsrerseits stehen auf deutschem und bremischem Boden, und haben nicht nöthig uns eine „hanseatische Handelspolitik" zu formuliren, die eine Utopie ist, oder gar uns hamburgische Bundesgenossen zu holen, um uns von ihnen sagen zu lassen, was denn eigentlich bremische Interessen seien.

Wir sagen es mit aller Entschiedenheit, daß wir es für irrthümlich und durchaus unpassend erachten, die Interessen Bremens und Hamburgs als ein und dieselben hinzustellen. In Bezug auf die Entwickelung des Handels haben beide Städte eine ganz verschiedene Stellung und eine keineswegs gleichartige Geschichte. Hamburg wurde durch feste Bankvaluta früh ein großer Wechselplatz; es liegt an einem Punkt der Elbe bis wohin Schiffe direct aus der See fahren; es hat vermittelst seines Stromes und vermittelst der Nähe der Ostsee ein ganz anderes, viel größeres Hinterland zum Handelsgebiete als Bremen; es ist ein natürlicher Stapelplatz nicht bloß für einen großen Theil Deutschlands, sondern auch für den skan=

dinavischen Norden und für die östlichen Länder. Ihm drängte sich das Geschäft, mit einer Masse von Consignationen, zu allen Zeiten gleichsam auf; bei ihm entwickelte sich ein Zwischenhandel von eigenthümlicher Art und eine Spedition, welche von jener Bremens verschieden ist. Jeder Kaufmann sagt sich, daß schon demgemäß das hamburger Geschäft einen ganz anderen Character trägt als das bremische, und bis vor einem Jahre ist es hier auch Niemand eingefallen, die Handelsinteressen beider Hansestädte als durchaus identisch aufzufassen. Vielmehr war und ist in Handelsgeschäften noch jetzt eine entschiedene Rivalität der beiden „Schwesterstädte" lebendig, und die Schriften, welche während des letzverflossenen Jahrzehnts aus bremischen Federn flossen, zeigen deutlich, daß bei uns eine handelspolitische Auffassung vorhanden war, die von der bekannten hamburgischen in vielen Kardinalpunkten völlig abwich. An der Elbe räsonnirte man freihändlerisch und cosmopolitisch, in Bremen rühmte man sich in Zeitungsartikeln und Denkschriften, auf deutschnationalem Boden zu stehen.

Neuerdings haben indessen bei uns manche Gegner des Anschlusses die frühere Art zu argumentiren mehr oder weniger fallen lassen, sie schieben nämlich gemeinschaftliche sogenannte hanseatische Interessen vor, stellen bremische und hamburgische Anliegen als engverschlungene hin, und sagen uns, beide seien völlig einerlei. Natürlich griffen die Hamburger diese Wendung geschickt auf, denn nichts konnte ihnen willkommener sein, als in Bremen einen Bundesgenossen zu finden.

Aber es genügt, ganz abgesehen von dem durchaus nicht gleichartigen Charakter des kaufmännischen Geschäfts beider Städte, schon ein einfacher Blick auf die geographische Lage, um zu begreifen, daß allerdings die Verhältnisse und die Stellung gegenüber dem Zollverein hier und dort ganz verschieden sind. Bremen liegt weit landeinwärts an einem Punkte, wohin die eigentlichen Seeschiffe gar nicht gelangen; es ist von seinen beiden Häfen theils durch eine Wasserstrecke, theils durch Zollvereinsgebiet abgetrennt; es kann die anlangenden Waaren nicht direkt

aus dem Seeschiffe in die Packhäuser bringen, sondern muß sie in Leichterschiffe umladen. Es ist auf allen Seiten von dem großen Handelskörper umgeben, aus welchem es mit tausend Wurzeln Leben saugt, indem ja seine Aus- wie seine Einfuhr durch den deutschen Zollverein bedingt wird und in diesem fußt. Bremen bildet mit seinem vierfach zerstückelten kleinen Gebiete allein noch den einzigen Ausschluß, welchen Deutschland westlich von der Elbe überhaupt noch kennt.

Schon aus dieser geographischen Lage, welche das bremer Gebiet als einige kleine Inseln im Zollverein erscheinen läßt, ergiebt sich, wie unbequem die öconomischen Verhältnisse sich für ein isolirtes Bremen nothwendig gestalten müssen, und die Unhaltbarkeit einer so vereinzelten Stellung. Hamburg dagegen liegt auf dem rechten Elbufer, es wird vom Zollverein unmittelbar nicht berührt; es hat im Norden die holsteinisch-dänische Gränze nach wie vor, und gegen Osten hin, bis auf Weiteres, Staaten zu Nachbarn die dem Zollverein vorerst noch nicht angehören. In seinen commerciellen und gewerblichen Verhältnissen ist durch Oldenburgs und Hannovers Beitritt nichts Wesentliches verändert worden, es bewegt sich ziemlich in derselben Weise jetzt wie früher; unser Bremen dagegen erfährt seit Eintritt des neuen Jahres auf eine sehr empfindliche Weise, wie durchgreifend hier alle Verhältnisse sich umgestaltet haben. Es ist jetzt Keiner mehr der nicht wüßte, daß es etwas ganz anderes ist den alten Steuerverein oder den Zollverein zum nächsten Nachbar zu haben, und von diesem allerwärts eingeklammert zu sein.

Wir haben nicht zu entscheiden, ob es für Hamburg zweckmäßig, möglich und angemessen sei, sich vom Zollverein fern zu halten, wir haben lediglich die Interessen des bremischen Verkehrs ins Auge zu fassen. Und diese, das betonen wir noch einmal, sind wesentlich andere als jene von Hamburg, und verlangen gebieterisch einen Anschluß an Deutschland. „Bremens Beruf“ ist nicht ein hamburgischer; Bremen hat sicherlich „andere Bahnen“ zu verfolgen, hat eine andere Aufgabe als Hamburg; das ist unsere wohl „abgeklärte Ueberzeugung,“ die uns sehr deutlich

sagt, daß Bremen und Hamburg nicht auf demselben Boden stehen. Wir sind somit ganz entschieden anderer Ansicht als der hamburgische Senator Herr Geffken, der in seiner Flugschrift: „Die Stellung der Hansestädte," sich vergeblich bemühet hat, die Einerleiheit unserer Interessen mit jenen Hamburgs darzulegen.

Aber darin sind wir mit Herrn Geffken einverstanden, daß die Hansestädte der Sympathien Deutschlands bedürfen. Und wenn er sagt, daß Deutschland die Hansestädte nöthig habe, so ist das bis auf einen gewissen Punkt hin gleichfalls richtig; doch setzen wir hinzu: auch die Hansestädte können Deutschlands nicht entbehren. Aber nicht etwa „die Hansestädte wie sie eben sind." Denn auch der mächtigste Staat ist nicht gewaltig genug um beim Wechsel der Zeiten, dem Umschwung der Dinge und einer Neugestaltung der Verhältnisse, sagen zu können, er wolle ein für allemal gerade so bleiben wie er eben ist; — schon die Zeit würde ihn Lügen strafen. Das Kleine ist darauf angewiesen, dem Zuge des Großen und Ganzen zu folgen, und es stämmt sich gegen denselben niemals ungestraft.

Wenn demnach die Hansestädte der Sympathien des Vaterlandes nicht entbehren können, so fragt sich auf welche Weise sie sich derselben am besten versichern. Man sagt uns von Hamburg her, und hat auch in Bremen wohl Aehnliches verlauten lassen: indem sie sich von dem übrigen Deutschland in commercieller und handelspolitischer Beziehung fern halten, und selbst dann noch ihre eigene vereinzelte Bahn wandeln, wenn auch ringsum sie her sich alles umgestaltet und verändert hat.

Aus dem Zollverein wird dagegen begreiflicherweise Einsprache erhoben. Man hebt zum Beispiel hervor, wie nach und und nach der bei weitem größte Theil von Deutschland sich ökonomisch geeinigt habe; daß der Zollverein nun schon mehr als dreißig Millionen Angehörige zähle, daß er mit Oestreich, unter Voraussetzung eines spätern Beitrittes, sich über einen Handelsvertrag geeinigt habe, daß nur noch Hamburg, Holstein, Lübeck und Mecklenburg auf dem rechten Elbufer, und Bremen am Weser-

ufer sich bei Seite halten, und allein sich gegen die materielle Einigung des ganzen Vaterlandes sperren.

Glaubt ihr, so etwa sagt und denkt man im Zollverein, daß eine solche Stellung auf die Dauer zu behaupten sei? Werft doch nur einen Blick auf die Entwickelung des Zollvereins zurück, und die Geschichte wird euch belehren, wie er im Fortgang der Zeit wenn auch langsam doch mit unwiderstehlicher Gewalt alle Theile Deutschlands an sich zog, auch solche die anfangs am meisten zu widerstreben schienen! Ihr werdet finden daß alle diese Theile sich wunderbar rasch einlebten, und müsset den Schluß für gerechtfertigt halten, daß auch dasselbe der Fall sein werde mit den Nordseestaaten, denen er, sobald sie beitraten, Alles bewilligt hat, was sie für ihren Seehandel an Erleichterungen forderten. Ihr Hanseaten habt so viele Mängel an den Einrichtungen des Zollvereins zu tadeln, und in manchen Beziehungen mögt ihr nicht unrecht haben. Aber wäre es nicht wohlgethan, wenn ihr selber das einzige in eurer Macht stehende Mittel ergriffet, diese Gebrechen mit abstellen zu helfen, indem ihr als vollbrechtigter Theil dem großen Ganzen beiträtet? Denn ohne das wird euer Tadel immer mehr oder weniger unfruchtbar bleiben, und nicht bei Allen für wohlgemeint gelten; er kommt von außerhalb des Lagers, während es euch doch verstattet wäre, innerhalb der Genossenschaft selbst, wo es euch an Verbündeten nicht fehlen würde, dem Zweckmäßigern Geltung zu verschaffen!

Ihr Hanseaten sagt, der Zollverein habe eine große Geltung unter den Handelsvölkern der Erde zu erringen nicht verstanden, und eben so wenig eine großartige nationale Handelspolitik aufgestellt; und darin habt ihr recht. Aber ihr dürft ihn deshalb weder gering schätzen noch steht es euch an ihn streng zu tadeln, sondern ihr müßt euch daran erinnern daß er bis vor kurzem auf das Binnenland beschränkt, also erst im Werden und Auswachsen, und demgemäß noch unfertig war. Jetzt aber ist er eine Macht geworden, indem er an das Weltmeer vorrückte. Wir sagen eine Macht, denn er reicht nun vom Ocean bis zu den Alpen. Am ersten Januar 1854 fielen die Zollschranken gegen Hannover und

Oldenburg, und wenige Wochen später wurde der Vertrag über die Erwerbung des Kriegshafens an der Jahde bekannt gemacht. Ihr habt immer gesagt, es fehle dem Zollverein an Kriegsschiffen, mit welchen er die Kauffahrer beschützen könne. Die alten Hanseaten hatten freilich dergleichen, die neuen Hanseaten aber besitzen nicht Mittel genug um dergleichen zu beschaffen. Die vortreffliche preussische Denkschrift über die Erwerbung jenes Kriegshafens, wird euch nun belehrt haben, daß der Staat, welcher an der Spitze des Zollvereins steht, seine Aufgabe klar und in deutsch-nationalem Sinne auffaßt; und daß er ein mächtiger Staat sei, ist auch von euch wohl niemals bezweifelt worden. Mit Bewußtsein hebt die Denkschrift hervor, daß Preußen nun wieder in die Reihe der Nordseestaaten trete. Sie weiß die maritime Bedeutung in vollem Umfange zu würdigen, indem sie sagt: „Bei der raschen Entwickelung welche in den letzten Decennien der Welthandel, und namentlich der Seehandel, genommen hat, ist der Schwerpunkt für die Machtstellung der Staaten mehr als bisher nach der maritimen Seite hin gerückt worden. Indem nun fast alle Küstenstaaten diesem Impulse durch eine entsprechende Stärkung oder Regeneration ihrer Marine folgten, müßte Preußen, sofern es sich nur auf die Entwickelung seines Landheeres beschränkte, schon hierdurch allein in eine zurückweichende Stellung gerathen, die mit der Zeit unerträglich werden würde. So lange ihm aber ein Nordseehafen fehlte, konnte es, selbst mit unverhältnißmäßigen Kosten, dieses Mißverhältniß nicht ausgleichen."

Die Denkschrift bemerkt weiter: es sei von großer Wichtigkeit, daß Preußen die Nordseestaaten durch ein freies Bündniß möglichst kräftige, weil dies immer wieder vortheilhaft auf den preußischen Handel zurückwirke, der ja zum großen Theil durch die Seeschifffahrt dieser Staaten vermittelt werde. „Deutschland," so wird in der Denkschrift ferner gesagt, „welches nach England und Nordamerika die zahlreichste Handelsmarine der Welt zählt, mußte bisher seinen Handel ohne allen Schutz und deshalb oft unter großen Opfern sich mühsam seine Bahnen brechen sehen, ohne ihm jenen Aufschwung sichern zu können, den

nur eine Kriegsmarine zu gewähren vermag. Schon lange fühlte man diesen Mangel, aber alle Ursachen zur Abhülfe mußten scheitern, weil von vorne herein ein unnatürliches Verhältniß obwaltete. Die geographische Lage erheischte es, den Schwerpunkt des maritimen Schutzes für Deutschland nach der Nordsee zu verlegen, wo die beiden großen Ausgangs- und Eingangsthore des deutschen Welthandels, Hamburg und Bremen, mit ihren zahlreichen Nebenpforten Emden, Harburg, Stade, Brake und anderen mehr sich befinden. Hier aber besaß Preußen keinen Hafen, und diesem Mangel ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß alle Versuche jenen Schutz durch gemeinsame Maßregeln der Zollvereinsstaaten oder auch nur der Uferstaaten herbeizuführen, bisher gescheitert sind. Jetzt wird dieses unnatürliche Verhältniß reparirt Preußen schuf den Zollverein und dehnte ihn trotz aller Widersacher bis zur Nordsee aus. Durch den Vertrag mit Oldenburg aber kann es diesem großen und industriereichen Zollkörper von zwei und dreißig Millionen Einwohnern erst die Lebensbedingung seiner Entwickelung, einen kräftigen Handelsschutz, gewähren, und so ist dieser Vertrag das nothwendige Complement zu den Verträgen vom 7. September 1852 und 4. April 1853. Dabei wird es die Aufgabe Preußens sein diesem Handelsschutz eine nationale Organisation zu geben, bei welcher seine eigene Macht nicht nur nicht geschwächt und deplacirt, sondern auf das nachhaltigste gekräftigt, und dennoch das Nationalgefühl der übrigen Verbündeten nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern gehoben wird. Es ist jetzt eine natürliche Basis gewonnen, auf welcher neue Verhandlungen über einen gemeinschaftlichen, den nationalen Charakter bewahrenden Handels- und Schifffahrtsschutz sich mit Leichtigkeit bewegen und zu einem befriedigenden Abschluß führen können. Auch in Oldenburg hat man die trostlose Aussicht für den eigenen und den gesammten deutschen Seehandel so wie die Unmöglichkeit anerkannt, dieser Calamität ohne eine feste Stellung Preußens an der Nordsee abzuhelfen. Der nationale Standpunkt ist aber auch preußischer-

seits nicht nur vollkommen anerkannt, sondern auch von vorneherein schon angenommen worden. Denn Preußen ist sich der moralischen Pflicht sehr wohl bewußt, diejenigen Staaten, mit denen es zu einer so engen Handelsgemeinschaft, wie durch die Zollvereinsverträge geschehen, verbunden ist, auch den Schutz für ihren Handel wie für seinen eigenen zu gewähren."

Ihr seht, — so denkt und spricht man im Zollverein weiter, indem man die hanseatischen Ausstellungen und Einreden erörtert, — ihr seht wie scharf und umsichtig Preußen seine neue Stellung aufgefaßt hat, und werdet ferner nicht bezweifeln, daß mit dem Schutze der Kauffahrer durch Kriegsschiffe jene neue Epoche für den Welthandel und die überseeische Schifffahrt Deutschlands anhebe, die gerade von euch so oft herbeigesehnt wurde. Einer eurer Haupteinwände gegen den Beitritt zum Zollverein wird somit beseitigt und kann fortan nicht mehr erhoben werden. Der Handel des Zollvereins soll künftig auf dem Meere den erforderlichen Schutz nicht mehr vermissen. Daß auch eine zweite Ausstellung, auf welche ihr so großes Gewicht legt, demnächst gleichfalls nicht mehr geltend zu machen sein werde, läßt sich schon jetzt mit Zuversicht behaupten. Der Zollverein, als eine Macht mit Seegeltung und nun auch, was früher nicht der Fall war, mit direkten oceanischen Interessen, wird nirgends ein Hinderniß finden, diese Interessen durch vortheilhafte Verträge, sei es mit europäischen, sei es mit amerikanischen Staaten zur vollen Geltung zu bringen. Glaubt ihr Hanseaten etwa, die fremden Regierungen überall wüßten es nicht, daß der Zollverein schon beinahe ganz Deutschland in sich begreift, daß er einer der werthvollsten Consumenten in der Welt ist, daß er schon jetzt sieben Millionen Bewohner mehr zählt als die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, und allein eine stärkere Seelenzahl aufweis't als sämmtliche südamerikanische Länder zusammen genommen? Ihr Hanseaten helft diesen Handel zum großen Theil vermitteln, ihr seid, wie auch die Denkschrift ganz richtig bemerkt, nur die Ausgangs- und Eingangsthore; die Hauptsache ist aber das große Haus und was darin wohnt; denn dieses erzeugt und verbraucht,

dieses bildet eine Kundschaft von 32 Millionen; die Hafenplätze sind eben nur Vermittler. Das, wie gesagt, weiß man in aller Welt, diesseits des Oceans wie auf der andern Seite desselben, ganz genau. Und nun fragt euch selbst: Wenn endlich der Zollverein aus einem binnenländischen Rumpf eine an die See gerückte Macht geworden ist, (und das werdet ihr doch zugestehen), — wenn er es so klar darthut daß er seine neue Stellung vollkommen begreift, kann er dann ein Interesse daran haben, diese wichtigen Aus- und Eingangspforten, deren Bedeutung er vollkommen würdigt, neben dem Hause und gleichsam außerhalb desselben zu lassen? Oder gebietet ihm das deutsche Interesse die Schlüssel in den eigenen Händen zu haben? Denn soll Deutschland ökonomisch eine nationale Gestaltung erhalten, soll wenigstens auf diesem Gebiete jene ärgerliche Buntscheckigkeit aufhören, welche andere Staaten und Völker nicht kennen, und über welche sie spötteln, dann müßt auch ihr Hanseaten euch dem Organismus als wesentlicher Bestandtheil einfügen und euer Sonderleben fallen lassen, dem wir von nun an eine ökonomische Berechtigung entschieden absprechen müssen. — —

Dieser deutschen und nationalen Auffassung steht insbesondere auch jene Ansicht schroff entgegen, welche in der oben erwähnten Schrift des hamburgischen Senators zur Geltung gebracht werden soll, und die als eine specifisch „hanseatische" angesehen sein möchte. Wenn sie bemerkt, daß es den Hansestädten gelungen sei, deutschen Produkten und Fabrikaten sowohl in transatlantischen als europäischen Ländern einen immer steigenden Absatz zu verschaffen, so sagt sie ohne allen Zweifel die Wahrheit; eben so hebt sie mit Recht hervor, ein Hauptnerv des hanseatischen Handels bestehe darin, daß unsre jungen Kaufleute in überseeische Länder gehen, und dort Vermögen und Geschäftserfahrung sammeln. — Wir aber wissen, daß das eine wie das andere lediglich etwas Naturgemäßes ist, und daß es in hohem Grade befremdlich, ja unbegreiflich wäre, wenn die Dinge nicht so wären wie sie sich gestaltet haben. Die beiden Hansestädte, und zwar sie allein, sind schon durch ihre Lage am unterm Laufe der beiden großen in den Ocean fallenden Ströme Deutschlands, mit Nothwendigkeit darauf

angewiesen, den beträchtlichsten Theil des auswärtigen Handels von Deutschland zu vermitteln; das ist eine ihrer Haupt- und Lebens-Aufgaben, die sich ihnen ohne weiteres von selbst aufdrängt, und die sie erfüllen müssen, wenn sie überhaupt existiren wollen. Ihre Aus- und Einfuhr stieg fast genau in demselben Verhältnisse, in welchem der Zollverein an Ausdehnung gewann und seine ökonomische Kraft entwickelte, welche so lange gebunden war, als noch viele Zollschranken im Innern den Verkehr lähmten. Es kam hinzu daß die deutsche Auswanderung der Rhederei in den Hansestädten einen neuen Aufschwung gab, und, da sie schon eine werthvolle Ausfracht hergiebt, die Möglichkeit billiger Rückfrachten gewährt, welche ihrerseits eine vortheilhafte Concurrenz des Handels der Seestädte mit dem Auslande möglich macht. Der überseeische Handel Deutschlands ist, wie gesagt, zu beträchtlichem Theil auf diese beiden „großen Ein- und Ausgangsthore" mit Nothwendigkeit angewiesen, und schon in diesem Verhältnisse lag von jeher eine dringende Aufforderung, eine solche Gunst der Natur und der Umstände nach besten Kräften zu nützen. Der Kaufmann versteht zu rechnen; er weiß daß er um so mehr gewinnt, je lebhafter und umfangreicher das Geschäft ist. Daß unsre Kaufleute sich die großen Vortheile der geographischen Lage nicht entgehen lassen, ist also in jeder Beziehung erklärlich.

Die hamburger Schrift vergißt indessen hinzuzufügen, daß ein Gleiches auch in anderen gewerblich und commerciell entwickelten Ländern der Fall ist, und daß die Benutzung so vieler erheblichen Vortheile in Bezug auf die Seelage und auf ein großes, erzeugendes und verbrauchendes Hinterland, nicht etwa ein specifisches Verdienst der hanseatischen Kaufleute sei. Wir sind sehr weit entfernt die kaufmännische Tüchtigkeit, den geschäftlichen Eifer, die zähe Ausdauer, den scharfen Blick zur Speculation, — also Eigenschaften welche so manchen unserer Geschäftsmänner zugesprochen werden müssen, — nicht nach voller Gebühr anerkennen zu wollen; wir sagen ferner daß diese kaufmännischen Eigenschaften in solcher Menge und solchem Umfang, in Deutschland wenigstens, bisher vorzugsweise nur in den Hansestädten gefunden werden, welche ja

allein seit Jahrhunderten die einzigen großen Handelsplätze in der Nähe des Oceans und auf das Salzwasser angewiesen sind. Aber diese Vorzüge unsrer Geschäftswelt sind doch nicht etwa, wie schon gesagt, specifisch bremisch oder hamburgisch; mehr oder weniger findet man sie unter analogen Verhältnissen überall, z. B. in Rotterdam und Amsterdam, in Triest, in Antwerpen und Havre, Bordeaux und Marseille, London und Liverpool, Newyork und Boston, Philadelphia und Baltimore rc.

Auch in anderen großen Seehäfen ist es, und zwar theilweise schon seit reichlich zwei Jahrhunderten, Brauch, daß die jungen Kaufleute in alle Welt gehen und neue Erwerbsquellen aufsuchen; englische und amerikanische, holländische und französische Geschäftsmänner findet man in den vier fremden Welttheilen ansässig, triestiner Häuser besitzen Commanditen bis tief in's Innere Afrika's hinein, Parsi-Kaufleute siedeln von Bombey aus nach allen wichtigen Plätzen des fernen Orients von Suez bis Schanghai über, um gemeinschaftlich mit ihren Stammhäusern in jenem indischen Hafen dem Geschäft Ausdehnung und Schwung zu geben. Gewiß loben wir den Muth der vielen jungen Leute, welche, zum Theil übrigens auch aus dem Binnenlande stammend, von Bremen und Hamburg über See gehen; aber wir wissen auch, daß für eine so ungemein große Zahl Jener, welche dem kaufmännischen Geschäft sich widmen, der Raum in Bremen und Hamburg allein zu beschränkt sein würde, falls nicht viele von ihnen auch in anderen Ländern einen geeigneten Thätigkeitskreis aufsuchten. Diese kaufmännischen Wanderungen in transatlantische Länder haben bei uns in einigermaßen erheblicher Weise übrigens erst dann begonnen, als der deutsche Handel mit den Kolonieen ein unmittelbarer wurde; so lange er vorzugsweise nur ein indirekter war, und über Holland und England vermittelt wurde, fanden sie nur im geringen Maaße statt. Als aber der Verkehr sich erweiterte, als die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika zu einer unabhängigen Weltmacht heranwuchsen, als das überseeische Geschäft einen ganz neuen Charakter gewann, da lag es im Wesen der Dinge, daß der Kaufmann, wenn er den Umständen gewachsen bleiben und sich nicht überflügeln oder lahm legen

lassen wollte, in den überseeischen Ländern persönlich Erfahrungen und Geschäftskenntniß einsammeln mußte, die er nicht länger entbehren konnte. Jene Wanderungen sind also zum großen Theil ein Product unumgänglicher Nothwendigkeit. Findet man doch ähnliche Erscheinungen auch in anderen Geschäftskreisen, welche sich dieselben nicht etwa zu einem besondern Verdienst anrechnen. Die Industriellen z. B. schicken ihre Söhne auf längere Zeit nach England, Belgien oder Frankreich; die Naturforscher unternehmen langjährige Reisen nach allen Erdtheilen und trotzen den größten Gefahren; der Soldat geht wohin seine Pflicht ihn ruft, ohne Rücksicht auf Gelderwerb, und Handwerker, welche in ihrem Fache Ausgezeichnetes leisten wollen, pflegen gleichfalls Jahre lang in den Werkstätten der großen Weltstädte zu arbeiten, ähnlich wie der Kaufmann auf den Comptoiren der Mittelpunkte des Welthandels oder sonst in Hafenplätzen, welche für den Betrieb des commerciellen Geschäfts von Belang sind. Da nun in England, Nord-Amerika und anderen Staaten sich ganz dieselbe Erscheinung zeigt, daß nämlich die jungen Kaufleute des Geschäfts halber in die weite Welt gehen, so wird man mit Sicherheit annehmen dürfen, daß nach einem Beitritt Bremens zum Zollverein in dieser Beziehung sich nicht im mindesten etwas ändern werde, um so weniger, da der Zollverein ganz gewiß keine Schritte thun wird, welche unserem Seehandel irgend nachtheilig wären.

Denn die preußische Denkschrift hebt ganz besonders hervor, wie es fortan hauptsächlich darauf ankomme, dem nationalen Verkehr, dem Handel des Zollvereins, einen wirksamen Handels- und Schifffahrtsschutz angedeihen zu lassen. Daraus ergiebt sich, daß der Zollverein beim Abschluß von Verträgen ganz besonders auch die Interessen wahren werde, welche in dieser Beziehung in Frage kommen. Wir Unterzeichneten haben schon in der Eingabe an die Bremer Handelskammer vom 12. Juli 1853 darauf hingewiesen, daß man da und dort in Bremen dem Rechte, mit auswärtigen Staaten Verträge abzuschliessen, eine ganz unverhältnißmäßige Wichtigkeit beilege. Wir hoben hervor daß zum Beispiel in den Verträgen, über welche Bremen contrahirt, nicht etwa

specielle Vorzüge für den bremischen Verkehr enthalten seien, und daß sie keine Bestimmungen enthalten, welche nicht auch Anderen bewilligt wurden. Wir können auf dieses Recht um so leichter verzichten, da ja auch hier die Gegner des Anschlusses zugeben, daß Bremen keine Interessen habe oder verfolge, die nicht auch ganz deutsch seien. Ueberdies würde es in der Natur der Sache liegen daß gerade den bremischen Ansichten über neuabzuschließende Verträge, von Seiten des Zollvereins volle Berücksichtigung zuerkannt würde. Der deutsche Handelskörper, welcher fortan eine Flotte zum Schutz seiner Handels- und Schifffahrtsinteressen hat, und einen der besten Consumenten auf der Welt bildet, wird seinen Anforderungen ein ganz anderes Gewicht geben können, als vereinzelte kleine Staaten es vermögen, denen jede Wehrkraft abgeht.

Wenn wir die bisherigen von deutschen Staaten geschlossenen Schifffahrtsverträge überblicken, so finden wir nicht, daß Bremen irgend eine erhebliche Begünstigung aufzuweisen hätte, die von Bevorzugung, oder in manchen Fällen, auch nur von Gleichstellung zeugen könnte. Wir brauchen nur an die Traktate aus der Zeit zu erinnern, da die englische Schifffahrtsakte noch Geltung hatte, an die Differentialzölle welchen die deutschen Flaggen so vielfach unterlagen und zum Theil in manchen Staaten noch sehr schwer unterliegen, und daß diese Flaggen selbst in England noch schlechter gestellt waren, als zum Beispiel Nordamerikaner, Russen und Schweden, welche Waaren von Großbrittannien nach ostindischen Häfen exportiren durften. In Bezug auf Holland hatte Preußen sich für directe Importe aus preußischen Häfen 1837 Vorzüge erwirkt, welche anderen deutschen Flaggen nicht zu Theil wurden. Das holländische Ausschließungssystem im indischen Archipelagus haben die Hanseaten nicht zu lockern vermocht, in Belgien unterlagen sie sowohl wie andere dem System der Differentialzölle, selbst für die directe Einfuhr der Landeserzeugnisse. Nur Preußen erwirkte durch seinen Vertrag von 1844 Begünstigungen. In Frankreich waren die deutschen Flaggen, mit Ausnahme der mecklenburgischen, am wenigsten begünstigt, und die Verhältnisse in Spanien konnten die Hanseaten nicht ändern, während es Preußen gelang, mit Sar-

dinien einen Vertrag abzuschließen, der eben so günstige Bedingungen enthält, wie jene, welche den Hansestädten gewährt wurden. Beide, Preußen und die Hansestädte, stehen auch in Bezug ihrer Verträge mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ziemlich auf gleichem Fuße, und wenn z. B. Bremen etwa mit irgend einem Staate in Süd- oder Mittel-Amerika einen Tractat abgeschlossen hat, welcher unserer Flagge Begünstigungen gewährt, so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, daß dem Zollvereine dieselben Bedingungen gleichfalls zugestanden werden, sobald er sich mit den betreffenden Staaten in Unterhandlung setzt um dieses Ziel zu erreichen. Denn man weiß überall daß der Zollverein die Hauptsache für den Waarenverbrauch und die Waarenerzeugung Deutschlands ist.

Man spricht viel von „selbstständigen Interessen der Hansestädte." So lange der Zollverein nicht an das Weltmeer vorgerückt war und somit noch nicht jene maritime Richtung hatte, welche in der preußischen Denkschrift mit vollem Bewußtsein so scharf hervorgehoben wird, hat es dergleichen selbstständige Interessen für die Hansestädte allerdings gegeben. Diese waren zwar nicht die einzigen deutschen Plätze, welche Schifffahrt und Handel nach transatlantischen Gegenden trieben, aber sie waren in dieser Beziehung am meisten hervorragend, und werden es hoffentlich zu allen Zeiten auch bleiben. Man wird ihnen, auch wenn sie Bestandtheile des Zollvereins sind, das Recht Consuln zu ernennen und Gesandte zu empfangen, nicht im Mindesten verkümmern. Haben ja doch Preußen, Bayern, Württemberg, Hessen, Hannover, Oldenburg und andere Staaten Consuln in fremden Ländern. Auch die hanseatische Flagge wird nach wie vor bleiben, und in beiden Verhältnissen wird sich so lange nichts ändern, bis einmal eine gemeinsame Zollvereinsvertretung und eine deutsche Flagge vorhanden sein werden. Die deutschen Schiffe fahren unter sehr vielen Flaggen; diesem Umstande haben wir es übrigens zuzuschreiben, daß leider der deutsche Handel und unsere gesammte vaterländische Schifffahrt nicht mit jenen compacten und imponirenden Ziffern auftritt, wie jene anderer Länder, obwohl zusammengerechnet die deutsche Seefahrt bedeutender ist, als die aller übrigen Völker, nur allein zwei ausgenommen.

Die „hanseatischen" Interessen sind auswärts lediglich commercielle und obendrein wesentlich deutsche, weil der hanseische Handel ganz überwiegend von Deutschland bedingt ist. Hat sich nun aber Deutschland binnen dreißig Jahren in Bezug auf Handels- und Zollverhältnisse schon fast ganz geeinigt, und sind nur noch einige wenige Parcellen, die zusammen nur etwa an eine Million Seelen zählen, von dem großen Handelskörper abgesondert, so folgt auch daß die deutschen Handelsinteressen ihren Schwerpunkt wesentlich im Zollverein haben, der ohnehin Oesterreich angenähert ist, und die deutsche Küste an beiden Meeren zum größten Theil inne hat. Seine Interessen sind nun eben so wesentlich auch maritim geworden, wie jene der Hansestädte, und es verschwindet, wenn beide richtig und ohne unstatthaften Particularismus aufgefaßt werden, ein Gegensatz zwischen den Hansestädten und dem Zollverein, der früher allerdings vorhanden und berechtigt war. Wir vermissen in den Schriften der bremischen und hamburgischen Gegner des Anschlusses den Nachweis, worin jetzt noch die vermeintlich „selbstständigen" Interessen der Hansestädte irgendwie eine praktische Tragweite nachweisen könnten. Der Zollverein ist gewerblich, commerciell und überhaupt öconomisch — Deutschland, die Hansestädte sagen, daß sie wesentlich deutsche Interessen verfolgen; — wo läge denn nun zwischen beiden der unverträgliche Gegensatz, wo das einander Ausschließende, und wodurch wäre Bremen berechtigt den Zollverein abzustoßen? Der Zollverein will den Schutz für Handel und Schifffahrt derer, welche ihm angehören. Bleibt Bremen fern von ihm, so ist es zweifelhaft ob ihm dieser Schutz zu Theil wird.

Um die Wichtigkeit „der eigenen Gesetzgebung in Handel- und Zollsachen für die Hansestädte" darzuthun, welche dem Bedürfnisse des Augenblicks folgen müsse, führen die Gegner des Anschlusses an, daß in Bremen und Hamburg die Verordnungen über Beförderung der Auswanderer häufig geändert worden seien; daß man in Hamburg eine neue Assecuranz-Gesetzgebung eingeführt, welche mehrere Male Revisionen erfuhr; daß man die Lieferungsverkäufe von Getreide so wie die „Sache der Kornwaag-

schaale" geordnet habe, und daß alle diese Gegenstände eine fortgehende Entwickelung rechtlicher Gewohnheiten (Usancen) bilden, die im Handel und Verkehr Gesetzeskraft gewinnen.

Wir unsererseits gestehen, daß wir nicht begreifen was die Verordnungen über Auswanderung, Assecuranzen, Lieferungsverkäufe und Kornwaagschale mit den „selbstständigen Interessen der Hansestädte," gegenüber dem Zollverein irgend zu schaffen haben. Denn sie alle beziehen sich auf Gegenstände, für welche es vollkommen gleichgültig ist, ob z. B. Bremen dem Zollverein angehöre oder nicht; sie betreffen innere Dinge, welche jeder beliebige Staat bei sich ordnet wie er es für zweckmäßig hält; sie sind von durchaus örtlicher Art, und es würde somit die Bestimmung über derlei Angelegenheiten nach wie vor den Zollverein gar nicht einmal etwas angehen. Dergleichen Reformen sind gewiß von Belang für den Geschäftsbetrieb, und es liegt uns fern ihre Wichtigkeit gering anzuschlagen, aber auf die eigentliche „Handelsgröße" haben sie nur sehr entfernten Einfluß. Und wären sie dafür eine Grundbedingung, so bliebe diese Größe auch nach einem Beitritt zum Zollverein vollkommen unangetastet, weil eben die Angelegenheiten, wie schon bemerkt, derart sind, daß sich der große deutsche Handelskörper um sie nicht zu bekümmern hat.*)

Die mehrfach angeführte hamburgische Schrift äußert sich in folgender Weise: „Nehmen wir einmal an, die Hansestädte würden

*) Der hamburgische Senator hätte wohlgethan die „Raschheit in der Einführung von Reformen für den Handelsbetrieb" nicht zu rühmen. „Die Geschichte hamburgischer Gesetzgebung lehrt sattsam, daß noch so lange Vorarbeiten, zusammen mit den dringendsten Bedürfnissen doch nicht immer genügen, Reformen unsrer Legislation zu fördern; wie z. B. bereits in den sechsziger Jahren des vorigen Jahrhunderts alle Vorarbeiten zur Revision unserer Havarieordnung getroffen waren, deren Erscheinen noch heute auf sich warten läßt, ein Beispiel das für keinen der Sache Kundigen allein da steht." Siehe die Schrift: Anschliessen oder Abschliessen? Beitrag zur Beantwortung der Frage: Wie soll Hamburg sich demnächst zum preußischen Zollverbande stellen? Von W...r. Hamburg 1852. S. 23.

durch irgend einen Zwang veranlaßt, in die Zoll-Linie des Zollvereins einzutreten. Was müßte der Erfolg sein? Der Unternehmungsgeist der Hansestädte könnte nicht anders als dahin siechen; ihr Ansehen im Auslande würde sinken; der Zwischenhandel, zerstört unter dem Druck der Zollmanipulationen, wäre unwiederbringlich verloren? Und wer gewänne das Alles? Niemand. Es wäre gänzlich weggeworfen. Welche Verluste die deutsche Industrie in dem Absatz ihrer Producte erleiden würde, ist schwer zu ermessen; auf den transatlantischen Märkten würde sie wahrscheinlich von der englischen Concurrenz mehr und mehr überflügelt werden; was aber die Hansestädte anbetrifft, so leidet das keinen Zweifel, sie müßten darauf denken, für ihre zahlreichen Bevölkerungen einen neuen Erwerbzweig aufzufinden. Herabgedrückt zu deutschen Import- und Exportplätzen, würden die Hansestädte auch Fabrikstädte werden. Abgewendet von den Bahnen des Welthandels, müßten sie suchen, den Handel von Berlin, Magdeburg, Leipzig, Dresden, Braunschweig und Hannover zu erobern; wer aber, der die Lage der Dinge ruhig erwägt, kann an dem Erfolg zweifeln? Nein, es kann nicht das Interesse Deutschlands sein, die Hansestädte in die Zollinie zu ziehen, — vielmehr muß es alles mögliche aufbieten, den Welthandel der Hansestädte, das Streben nach Außen zu fördern, denn es liegt darin ein Segen für Deutschland."

So steht es buchstäblich zu lesen. Wir unsererseits begreifen nicht, wie es möglich war in einer großen Handels- und Seestadt dergleichen ernsthaft niederzuschreiben. Denn alle diese Sätze sind ganz entschieden unrichtig, und Niemand, der mit dem Sachverhalt auch nur einigermaßen näher bekannt ist, wird ihnen irgend welchen Glauben, oder auch nur die geringste praktische Bedeutung beimessen. Sie drücken lediglich die Voreingenommenheit, die engen Vorurtheile Weniger aus, und wenn sie darauf berechnet waren, einige Wirkung innerhalb wie außerhalb der Hansestädte zu machen, so haben sie dieselbe höchst wahrscheinlich ganz verfehlt. Wir unsererseits legen auf diese Aussprüche nicht den allermindesten Werth, und haben dafür gute Gründe.

Einmal weisen wir auch jetzt wieder eine Solidarität der beiden Hansestädte zurück, welche die hamburgische Schrift uns ohne Weiteres octroyirt. Bremen hat, wie schon nachgewiesen wurde, eine ganz andere geographische Lage als die große Handelsstadt an der Elbe; es besitzt das lebhafteste Interesse daran, daß es nicht rings von Zollschranken umgeben bleibe und dadurch von aller freien Beweglichkeit des Verkehrs mit seinem Umlande und seinem ganzen deutschen Handelsgebiete sich ausgeschlossen sehe. Bremen hat vielmehr das dringendste Bedürfniß, sich auf seiner frühern Höhe zu erhalten; es kann nicht wollen daß die Auswanderung aus unserer Stadt in den Zollverein fortdauere, daß sein Detailhandel vernichtet, seine großen und kleinen Gewerbe zur Unbedeutenheit herabgedrückt werden und daß sein Handelsverkehr lästigen „Manipulationen" von Seiten auswärtiger Beamten unterliege, was Alles jetzt der Fall ist. Hier liegt ein „Erfolg" vor, der für Bremen ein sehr unwillkommener ist, und über den der Verfasser der hamburger Schrift bei uns in allen geschäftlichen Kreisen Aeußerungen des Unmuths in Hülle und Fülle vernehmen könnte.

Wir wissen daß das sogleich anders sich gestaltet, sobald Bremen seiner unnatürlichen und unhaltbaren Vereinzelung entzogen, sobald es ein Glied des großen deutschen Handelskörpers wird. Der „Zwang" liegt für Bremen in der Lage der Dinge; was für Hamburg ersprießlich ist, möge man dort entscheiden. Wie man aber auch an der Elbe urtheile, für Bremen kann und soll die dort beliebte Auffassung nicht im mindesten maßgebend sein. Und sie kann es um so weniger, da wir wissen daß auch der Großhandel, der überseeische Verkehr und die Rhederei durch eine Vereinigung mit dem Zollverein nicht nur nicht leiden, sondern daß sie von diesem Anschlusse Nutzen und Vortheil haben werden. Gegenwärtig wird von Außen her über viele unserer wichtigsten Angelegenheiten verordnet und wir müssen uns fügen, weil wir die Schwächeren und Abhängigen sind. Wir wissen daß die früheren Verhältnisse, nun einmal unwiederbringlich verloren, nicht wiederkehren, und daß eine andere Zeit heraufgekommen ist. Uns hilft

kein Sperren und kein Trotz, uns helfen auch Sophismen und Selbsttäuschungen nicht. Wenn, wie wir glauben, Politik die Kunst ist mit den gegebenen Thatsachen klug umzugehen und sie für sich von vorne herein zum Besten zu lenken, dann, besorgen wir, ist eine „hanseatische" Politik, welche nichts Besseres weiß, als sich auf den Particularismus zu stellen, nicht etwa Muster einer die Gegenwart wie die Zukunft ins Auge fassenden und den Bedürfnissen Rechnung tragenden handelspolitischen Auffassung.

Wie mag man nur im Ernst behaupten, die „Hansestädte" würden „dahin siechen," sobald sie sich der Zollschranken gegen Deutschland entledigen! Was Bremen betrifft so können wir auf Kopf und Thaler berechnen, welche Einbuße dem Geschäftsleben bereits dadurch zugefügt worden ist, daß diese Stadt von unnatürlichen Zollschranken umsperrt wird. Es wird noch schlimmer kommen. Für den Verlust, der sich schon so fühlbar zeigt, ist uns auf keiner Seite ein Ersatz geworden und jeder besonnene Geschäftsmann blickt mit großer Besorgniß in die Zukunft, trotzdem augenblicklich so günstige Conjuncturen in Schifffahrt und Großhandel sind, wie sie nie zuvor dagewesen. Die Zollschranken haben wir, die Abhängigkeit haben wir gleichfalls, die Lähmung so vieler Geschäfte, und Unbequemlichkeiten obendrein nicht minder.

Und worauf beruht denn „das Ansehen im Auslande?" In der Tüchtigkeit unserer Kaufleute und Schiffer, und darin daß wir namentlich für Deutschland auswärts gute Käufer sind. Auf unserer politischen Macht doch wahrlich nicht. Nun, die hamburger Schrift bleibt natürlich den Beweis schuldig, daß nach einer Einigung mit Deutschland unsere Kaufleute und Seefahrer weniger tüchtig werden müssen. Es ist uns kaum begreiflich wie man in einer inhaltschweren Sache zu solchen Futilitäten greifen mag. Denn die Analogie zeigt, daß jene Behauptung lediglich aus der Luft gegriffen ist. Mit Ausnahme von Triest, Hamburg und Bremen befinden sich alle anderen großen Welthäfen, wenigstens in Europa und Amerika, innerhalb einer Zolllinie. Und will die Hamburger Schrift etwa auch nachweisen, daß zum Beispiel die

Engländer, Nordamerikaner ꝛc. in Handel und Schifffahrt dadurch „hingestecht" seien!

Es ist ferner gleichfalls nicht richtig zu behaupten, daß der Zwischenhandel durch einen Anschluß an den Zollverein zerstört werde und unwiederbringlich verloren gehe. Er besteht auch in anderen Welthandelsstädten und blühet dort, wenn auch, was wir keineswegs in Abrede stellen, unter weniger bequemen Formen als bisher in Hamburg, das ohne alle Controle ist. Er weiß sich mit Freilägern zu behelfen. Was aber auch Hamburg für seinen Zwischenhandel für Bedenken haben möge, für Bremen passen sie nicht. Bremens Zwischenhandel ist ganz anderer Art; wir sind kein großer Stapelplatz in welchem Russen, Skandinavier, die Ostseeländer überhaupt sich mit Fabrikartikeln und assortirten namentlich englischen Waaren versehen; dieses Geschäft hat sich seit vielen Jahren in Hamburg concentrirt, und wir machen es ihm nicht streitig. Unser Zwischenhandel besteht fast ausschließlich im Verkehr mit überseeischen Produkten, die wir leicht in öffentliche und Privat-Freiläger bringen und aus denselben wieder herausschaffen können. Der Beitritt zum Zollverein würde in unserem Zwischenhandel kaum etwas ändern; wir würden nur den Abfertigungspapieren eine andere Form zu geben haben. Ohnehin liegt es doch auf der flachen Hand, daß der Zollverein nicht etwa einen Kreuzzug gegen den Zwischenhandel seiner eigenen Handelsplätze unternehmen würde. Die Wichtigkeit desselben leuchtet einem Jeden so klar ein, daß es die Einsicht und den Verstand der leitenden Behörden im Zollverein auf eine fast beleidigende Weise unterschätzen hieße, wenn man annehmen wollte, daß jene Wichtigkeit von ihnen nicht begriffen werde. Es wird sich, wie schon früher bemerkt, überhaupt empfehlen, die Intelligenz eines so mächtigen Nachbars, der so große Erfolge aufzuweisen hat, nicht über die Achsel anzusehen.

Wie aber ein Beitritt der Handelsstädte zum Zollverein dem Absatz deutscher Gewerbserzeugnisse Schaden und Verluste bringen sollte, das, wir gestehen es, begreifen wir erst recht nicht. Denn die Hansestädte werden, können und müssen nach

wie vor schwunghaft einführen und ausführen; sie sehen sich ja darauf angewiesen überseeische Geschäfte zu machen, wenn sie überhaupt Handel treiben wollen. Verlangt man auf den überseeischen Märkten deutsche Fabrikate, weil diese besser und billiger sind als andere, so werden wir dergleichen exportiren. Fordern die Abnehmer englische oder französische Waaren, als besser und preiswürdiger, so wird der hanseatische Kaufmann auch dergleichen nach Chile oder Mexico oder gleich viel wohin sonst exportiren. Die „englische Concurrenz" wird uns überflügeln wenn und wo sie kann, gerade wie die deutschen Fabrikate sich bestreben die englischen vom Weltmarkte zu verdrängen. In diesem Wettbewerb kommt es aber keineswegs darauf an, ob die Hansestädte im Zollverein seien oder nicht, das ist hier vollkommen gleichgültig; es handelt sich vielmehr um zwei Factoren, über welche die Kaufleute keine Macht haben, um Güte und Billigkeit der Waare. Die „englische Concurrenz," die doch aus einem Staate käme, welcher keine privilegirte Häfen kennt, sondern sie alle in die Zolllinie einbezogen, hat trotz der Hansestädte im Export von Leinen den Sieg über Deutschland davon getragen, und Deutschland hat die Engländer in Bezug auf den Export von Wollenwaaren aus dem Felde geschlagen. So wird es auch mit Seide, Baumwolle und allen anderen Artikeln sein. Der hanseatische Kaufmann exportirt eben, wie jeder andere, solche Waaren, für welche er einen gewinnbringenden Absatzmarkt weiß.

Man sieht daß jene obigen Annahmen der hamburger Schrift auf rein willkürlichen und obendrein unrichtigen Voraussetzungen beruhen. Aus diesen zieht sie dann eben so unrichtige Folgerungen. Sie nimmt zum Beispiel ohne weiteres an, daß die Hansestädte auch „Fabrikstädte" werden müßten und den binnenländischen Plätzen ihren Handel verkümmern würden.

Es ist klar was mit diesen Behauptungen bezweckt werden soll. Man will die oberländischen Regierungen besorgt machen für den Flor ihrer Handelsstädte und zu verstehen geben, daß diese ihr Geschäft verlören, wenn Bremen und Hamburg gezwungen würden, den überseeischen Verkehr aufzugeben, und sich mit aller Kraft

darauf zu werfen, im Kleinwaarenhandel die Plätze Magdeburg, Berlin ꝛc. lahm zu legen. Diese Annahme ist so luftig, daß sie kaum einer Widerlegung bedarf. Denn einmal wird der Seehandel auch in dem Zollvereinshafen Bremen blühen, man wird exportiren und einführen vor wie nach. Und zweitens wollen wir auf die Thatsache hinweisen, daß in Folge der Absperrung Bremens, durch die es in eine zwangvolle und unnatürliche Lage gerieth, magdeburgische Kaufleute dicht vor unseren Thoren, in Achim, Kolonialwaaren an Häuser verkaufen, die bisher nur von Bremen bezogen. Das Schicksal, mit welchem die hamburger Schrift die oberländischen Städte bedrohen möchte, wird gerade im Gegentheil dem oberländischen Geschäft in dem isolirten Bremen mehr oder weniger zu Theil; die Zollvereinsstädte sind nämlich durch Zollcredit begünstigt, und genießen Vortheile, auf die der Kaufmann in dem vereinzelten Bremen sich niemals wird Rechnung machen können.

Man will ferner diejenigen welche Furcht vor den Fabriken haben, gegen den Zollverein einnehmen. Wir unsrerseits dagegen wünschen nichts mehr als daß neben dem Handel in Bremen eine für Hafenplätze geeignete recht gesunde und schwungreiche Fabrikation emporblühe. Sie wird auch dem Handelsverkehr großen Nutzen bringen, ein Proletariat abwehren, indem sie die Arbeitskräfte verwerthet, dem Detailhandel wieder emporhelfen, dem sie verlorne Kunden zurückbringt, den Grundstücken höhern Werth verleihen, Geld in hunderte von Kanälen leiten. Sie wird ein Segen für Bremen sein. Eine stichhaltige Einwendung, welche uns überzeugen könnte, daß Einseitigkeit wünschenswerth und ein Glück für eine Stadt sei die eine Art von Weltbedeutung haben soll oder will, muß erst noch gefunden werden. Einwürfe, wie sie von einer gewissen Seite her in Bremen und in Hamburg erhoben werden, um darzuthun daß große Städte mit Seeverkehr, weiter nichts sein sollten als ein großes Packhaus, und daß in solchen Städten eigentlich nur der Großhändler und Rheder allein berechtigt seien, etwa mit dem erforderlichen Beibehör und Nebenpersonal von Handwerkern,

Küpern und oberländischen Kaufleuten, die man doch nun einmal haben müsse, weil die importirten Schiffsladungen abgesetzt sein wollen, — solche Einwürfe setzen eine Auffassung voraus, die von den Bewegungen im volkswirthschaftlichen Leben der Gegenwart und von dessen Bedingungen gar keine Ahnung hat, gar nicht rationell ist, und deßhalb auf jede Geltung verzichten muß. Immerhin erscheint es beklagenswerth daß man überhaupt noch mit dergleichen Aufstellungen hervortreten mag. Wir haben diesen Punkt schon in unserer Eingabe an die Handelskammer erörtert, und können uns ersparen auf ihn abermals näher einzugehen; ohnehin ist man in keinem andern Lande, in keinen anderen Hafenplätzen der Welt einer solchen Ansicht, welche von einzelnen Leuten in Bremen, und in Hamburg aufgestellt wird.*)

---

*) In dem praktischen Nordamerika denkt man anders, und der Handelsstand einer Seestadt ist erfreut wenn neben dem Handelsverkehr die Gewerbe blühen. In Baltimore, das etwa 170,000 Einwohner im Jahre 1850 hatte, waren damals 2243 belangreiche gewerbliche Anstalten, mit einem Anlagekapital von 6,541,922 $, 20,886 Arbeiter, die monatlich 459,441 $ Arbeitslohn erhielten, und jährlich für 20,416,511 $ Waaren erzeugten, weit mehr als der gesammte Seehandel der Stadt betrug; unten jenen Gewerbsanstalten waren 120 Cigarrenfabriken, 26 Wagenfabriken. In einer andern Seehandelsstadt, Philadelphia, betrug in demselben Jahre das in gewerblichen Geschäften angelegte Kapital 33,737,911 $; sie verbrauchten Rohstoffe im Belauf von 34,505,156 $, lieferten für 64,114,212 $ Waaren (mehr als Bremens gesammter Aus- und Einfuhrhandel zusammen beträgt), beschäftigten 59,099 Arbeiter und zahlten monatlich 1,271,193 $ Arbeitslohn. Noch ein Beispiel, das wir wörtlich einem 1853 zu Newyork erschienenen Buche entnehmen, dem „New and complete Statistical Gazetteer of the United States, by Richard Swainson Fisher.“ Dasselbe bemerkt S. 578: „Obwohl die Stadt Newyork den größten Theil ihrer Kapitalien im auswärtigen und einheimischen Handel verwendet, so zeichnet sie sich doch auch aus als die größte Fabrikstadt in den Vereinigten Staaten; sie hat in der Fabrikation größere Kapitalien angelegt, beschäftigt darin mehr Arbeiter und zieht aus derselben größern Vortheil als irgend eine andere Stadt. New-York hatte in seinen 19 Stadttheilen 1850 schon 3387 gewerbliche Geschäfte mit einem Anlagekapital von 34,232,822 $, beschäftigte in denselben 83,620 Arbeiter, die im Jahre für 105,218,308 $

Und was das „Herabdrücken zu deutschen Import- und Exportplätzen" anbelangt, so fragen wir: Was sind denn die Hansestädte anders als vorzugsweise und ganz eminent deutsche Aus- und Einfuhrplätze? Kann man von „Herabdrücken" sprechen, wo man die Einfuhr und Ausfuhr eines Staatenbundes von vierzig Millionen Seelen hauptsächlich vermittelt, wo man für den Zollverein, der zwei und dreißig Mill. Seelen zählt, die „Haupt-Eingangs-" und Ausgangsthore bildet, wie die preußische Denkschrift sich ganz richtig ausdrückt? Hindert die englische Zolllinie daß London und Liverpool Weltstapelplätze bleiben? Werden Newyork, Boston und wie die amerikanischen Städte weiter heißen, werden Havre oder Rotterdam „herabgedrückt," weil sie ökonomisch nicht neben hinaus gesetzt sind, sondern in den engsten Beziehungen mit den Ländern stehen, welchen sie angehören? Man rechne doch nur in Hamburg aus den Export- und Importlisten nach, wie viel von dem dortigen Handelsverkehr in Deutschland fußt und wie viel nicht?

Waaren erzeugten; jeder einzelne Arbeiter erzeugte im Durchschnitt für 1258 $." Wie, ganz naturgemäß der Gewerbsbetrieb und der Handelsbetrieb neben und miteinander wuchsen und groß wurden, ergiebt sich daraus, daß 1840 erst 11,228,894 Dollars Kapital im Gewerbetrieb angelegt worden. Die Gewerbe Newyorks producirten 1850 mehr als der gesammte Importhandel Newyorks betrug, der sich auf nur 103,250,503 Dollars belief. Die Fabrikation dieser einzigen Stadt producirt weit mehr als der gesammte Seehandel der übrigen Unionsstädte beträgt; er war um mehr als ein Viertel bedeutender als der Geldbetrag der gesammten Baumwollenausfuhr, die nur 71,984,616 Doll. erreichte. Er war beträchtlicher als die Goldproduction Californiens, welche 1853 sich auf 82,300,399 Dollars belief.

Was soll man nun zu der volkswirthschaftlichen Intelligenz solcher Leute sagen, die im Ernst den Satz aufstellen: „Gewerbsbetrieb ist mit dem Handelsbetrieb einer Seestadt unverträglich, und es ist ein Glück, wenn er aus den Thoren zieht!" Hier in Bremen sind dergleichen mehr als merkwürdige Aeußerungen allerdings vorgekommen!

Wir unsererseits sind der Ansicht, unser Bremen dürfe stolz darauf sein, daß es ein großer deutscher Import- und Exportplatz ist; wir finden in diesem Verhältnisse nichts, das uns herabwürdigte und drückte. Was ist denn auch Hamburg anders? Dabei freilich ist es auch ein Weltstapelplatz, und zwar in weit ausgedehnteren Verhältnissen als wir. Aber Bremen hat sich nie verhindert gesehen, und wird sich auch nach dem Beitritt zum deutschen Handelskörper nicht verhindert sehen, in seiner Weise ein großer deutscher Hafen zu sein, und zugleich als Weltstapelplatz, allerdings von geringerer Bedeutung als Hamburg, dazustehen.

Und da Alles, was man in Bremen und Hamburg vorbringt, um darzuthun, es liege im Interesse Deutschlands und der Hansestädte, sich vom Zollverein fern zu halten, auf Nichtigkeiten hinausläuft; —

da man den Beweis dafür platterdings nicht beibringen kann, daß „Welthandelsstädte" nur dann gedeihen und fortblühen können, wenn sie ein apartes Sonderleben führen und „Freihäfen" seien, über welche doch die ökonomische Entwickelung längst hinweggeschritten ist und die lediglich ein Rococco geworden sind, das andere Länder kaum noch kennen; —

da es vor allen Dingen in Bremens allseitigem Interesse wie in jenem Deutschlands liegt, daß wir uns des freien Verkehrs mit Deutschland, als Bestandtheil des Zollvereins, erfreuen, daß wir wieder zu der jetzt verkümmerten freien Beweglichkeit gelangen, und aus einer unnatürlichen Isolirung wieder herauskommen; —

da unser Großhandel und unsere Rhederei durch einen Anschluß an Deutschland eben so wenig beeinträchtigt werden können, wie in andern Staaten dergleichen geschehen ist; —

da in Deutschland endlich ein ökonomisches Ganzes, eine eng durch gewichtige und gemeinsame Interesse verbundene Gesammtheit gebildet werden muß, damit alle Zollschranken im Innern fallen, und jene Kraft nach Außen hin entfaltet werden könne, die allein Ansehen giebt und mit Nachdruck geübt werden kann; —

da ferner ohne allen Zweifel der Zollverein dahin streben wird und muß, die Haupteingangs- und Ausgangsthore seines Handels nicht neben sich liegen zu lassen und sie möglicherweise auswärtigem Einfluß Preis zu geben, sondern auf das Innigste mit sich zu verbinden und durch ihren Beitritt sie und sich zu kräftigen; —

da der deutsche Seehandel des Schutzes auf dem Meere bedarf, den ihm allein eine Marine des Zollvereins zu gewähren vermag; —

deshalb und noch aus hundert anderen Gründen sprechen wir es als unsere entschiedene Ueberzeugung aus:

Ja, es ist durchaus im Interesse Deutschlands, Bremen eng mit sich zu verbinden, dasselbe in den Zollverein zu ziehen. Dann kann es Kräfte aufbieten, „den Welthandel auch der Hansestädte und das Streben nach Außen“ zu fördern, „denn es liegt darin ein Segen für Bremen und Deutschland!“

Und nicht minder liegt es in Bremens Nutzen, ein Bestandtheil des Zollvereins zu werden. Wohlbegründete Einwendungen, welche wesentlich kaufmännischer und geschäftlicher Art wären, hat man von Seiten der Gegner des Anschlusses bis auf den heutigen Tag noch nicht vorzubringen vermocht, und die Bemerkung: daß unser Staat möglicherweise etwas an seiner Souverainetät einbüßen könne, ist doch gar zu federleicht. Wir sehen es ja, wie das nicht zum Zollverein gehörende Bremen in so vielen Beziehungen eingeengt und dabei ganz ohnmächtig ist. Ein zum Zollverein gehörendes Bremen dagegen würde gleichberechtigt mit allen Uebrigen sein, und so gut wie sie eine Stimme haben. Es könnte dann mehr für jene „Souverainetät“ thun, als ihm jetzt möglich ist.

Für unsere Mitbürger wird es von Interesse sein, die Ansichten eines Mannes zu kennen, der ohne Frage zu denjenigen in Bremen gehört, welche ein vollgültiges Urtheil über unsere commerciellen Verhältnisse abzugeben im Stande sind; wir meinen einen unserer Senatoren, Herrn Arnold Duckwitz, dessen

Schrift: Ueber das Verhältniß Bremens zum Zollverein 1853, im vergangenen Herbst als Manuscript gedruckt wurde und in manche Hände kam. Da es von Wichtigkeit ist, daß die Ansichten eines so umsichtigen Kaufmannes, der zugleich staatsmännische Erfahrungen hat, in allen Kreisen unseres Gemeinwesens bekannt werden, so halten wir es für angemessen, auf den Hauptinhalt der Schrift einzugehen. Man wird sehen, um wie viel unbefangener und praktischer der bremische Senator den Gegenstand behandelt, als der oben genannte Hamburger; obwohl auch Herr Duckwitz aus Gründen, die wir achten, einige Bedenken gegen den Anschluß Bremens geltend macht und die Schwierigkeiten desselben um ein Beträchtliches vergrößert. Wir werden diese Punkte erörtern, zuförderst aber den sachlichen Inhalt der Schrift angeben.

Sie schildert den frühern glücklichen Zustand Bremens, bei welchem unser Verkehr sich noch nach allen Seiten hin frei bewegte, wie aber jetzt in vielfacher Hinsicht Aenderungen eingetreten seien. Bremen, so heißt es, wird umgeben von einem Staatenverbande, der in seiner Gemeinsamkeit, wenn er die allgemeine völkerrechtliche Anerkennung erlangen sollte, handelspolitische Richtungen verfolgen kann, welche auf die Stellung Bremens nicht ohne wesentlichen Einfluß bleiben würden. Von den bisherigen gewohnten, und allen Bremern lieb gewordenen Verhältnissen geht daher Manches unwiderbringlich verloren.

Herr Senator Duckwitz erörtert zunächst die Frage: „Was ändert sich für Bremen durch den Anschluß Hannovers an den Zollverein, und welche Einrichtungen sind zu treffen, um solchen Aenderungen zu begegnen?“

Die Erzeugnisse des Zollvereins werden nun steuerfrei durch Hannover und Oldenburg versandt; nehmen sie aber den Weg über Bremen, um in den Steuerverein eingeführt zu werden, so sind sie den vollen Zollsätzen des Zollvereins unterworfen. Der Handel mit solchen Erzeugnissen hört daher

in Bremen auf. Ebenso verhält es sich mit den bremischen Erzeugnissen, welche mit denjenigen des Zollvereins bei dem Absatz in den ehemaligen Steuerverein concurriren. Wo früher gleiche Zölle stattfanden, tritt Zollfreiheit für die Zollvereinischen ein, dagegen werden bremische Erzeugnisse dem Tarif des Zollvereins unterworfen. An die Stelle der milden hannoverischen Zollabfertigung tritt die strengere und umständlichere des Zollvereins. Was seither Eisenbahndirectionen, Schiffer und Frachtfuhrleute für den bremischen Kaufmann besorgten, hat derselbe nun selbst zu beschaffen, und die Folgen der höheren Zollsätze, nämlich die schärferen Controlen, werden doppelt lästig. Viele bremische Handwerker und die kleine Production werden dadurch, daß ihnen ihr Absatz abgeschnitten ist, schmerzlich berührt. „Wenn nämlich, was unzweifelhaft eintreten wird (— in sehr erheblichem Umfange eingetreten ist —) viele bremische Bürger die Vaterstadt verlassen, um sich in benachbarten Städten und Ortschaften anzusiedeln, weil ihr Geschäft fortan nur innerhalb der Zolllinie wird betrieben werden können, so verlieren die Handwerker diese als ihre Kunund Abnehmer." Herr Senator Duckwitz schlägt diesen Verlust, namentlich auch jenen, welcher durch die gezwungene Auswanderung der Cigarrenarbeiter über Bremen kommt, keineswegs gering an. Er bemerkt weiter, daß für die bremischen Handwerker neben dieser empfindlichen Schmälerung am Absatz noch eine vermehrte Concurrenz kommt. „Die Production des Steuervereins war ihnen bisher nicht gefährlich, denn dieser producirte ungefähr eben so theuer als Bremen, und der Zollverein kam nicht in Betracht, eben weil der Steuerverein dazwischen lag. Sobald letzteres nicht mehr der Fall ist, wird nichts mehr im Wege stehen, daß Niederlagen zollvereinsländischer Handwerkserzeugnisse an Bremens Gränzen errichtet werden, aus welchem jeder bremische Bürger seinen Bedarf wohlfeil kaufen und steuerfrei in Bremen einführen kann." Da nun aber die bremischen Handwerker einen beträchtlichen Theil ihrer Kunden, die ausgewanderten wie die auswärtigen überhaupt, einbüßen, da in

Bremen das Leben theuer ist und bei verringertem Absatz eine große Production nicht thunlich erscheint, so werden die Handwerker nothwendig schwer beeinträchtigt.

Ueber die Detailhandlungen wird bemerkt: „So lange Hannover und Oldenburg ihr eigenes Zollsystem hatten, konnten, wie oben erwähnt, die Erzeugnisse des Zollvereins unter denselben Bedingungen über Bremen in den Steuerverein eingehen, wie über jede andere Gränze. Die um Bremen herum liegenden hannoverschen und oldenburgischen Oerter bis zu etwa zehn Meilen in der Runde versorgten sich daher mit Manufacturen und Fabrikaten des Zollvereins aus Bremen, wodurch die bremischen Detailhandlungen dieser Art, welche für mehr als die Hälfte Zollvereinswaaren führen, einen bedeutenden Absatz hatten. Von den 1. Januar 1854 an gehen diese Waaren, direct aus den Zollverein kommend, zollfrei durch Hannover und Oldenburg; kommen sie dagegen von Bremen, so unterliegen sie dem vollen Zollvereinszoll; mithin wird dieses Geschäft ganz eingehen müssen." Vor Errichtung des Steuervereins war Bremens Detailhandel noch weit umfassender und vortheilhafter. „Vor dieser Zeit hatte Bremen einen blühenden Zwischenhandel mit Erzeugnissen Hannovers und Oldenburgs, für welche Bremen der natürliche Markt war. So versorgte sich das Küstenland von der Elbe bis zur Ems in Bremen mit hannoverischen Leinen, und die mittleren und südlichen Provinzen Hannovers bezogen von Bremen die ostfriesische und butjahdinger Butter. Auch viele andere Artikel, wie Getreide, Branntwein &c. fanden für den Verkehr der Umgegend ihren Zusammenfluß in Bremen. der später, nach der Errichtung des Steuervereins, nur unter lästigen Controlen und Plombirungen stattfand, wodurch dieser Verkehr sich sehr verringerte. Wenn gleich viele Einzelne die Einbüße dieses Zwischenverkehrs schmerzlich empfunden haben und manche Geschäftsbetriebe dadurch zu Grunde gerichtet worden sind, so wurde bei dem Aufschwunge des bremischen Handels im Ganzen der Nachtheil kaum bemerkt. Der

Verlust des Zwischenhandels mit Zollvereinswaaren wird dagegen eine große Anzahl hiesiger Kleinhändler schwer treffen und nicht leicht verwunden werden." —

Natürlich fallen alle diese schweren Beeinträchtigungen weg und der Detailhandel gewinnt wieder die Blüthe und den Umfang, welchen er vor der Bildung des Steuervereins hatte, sobald Bremen nicht länger durch Zollschranken von seinem natürlichen Verkehrsgebiete, nämlich seinen nächsten Nachbarn und natürlichen Kunden, abgesperrt ist. Herr Duckwitz meint: „Wenn der große Handel ferner im Steigen bleiben solle, so könne dieser durch vermehrten Wohlstand und vermehrte Verwendung an Arbeitskräften auch neue zahlungsfähige Kunden für die Handwerker herbeischaffen." Aber ob der große Handel so steigt, daß er die Gewerbe für die schweren positiven Verluste, denen man sie nun einmal schon Preis gegeben hat, zu entschädigen im Stande sei, das liegt im Dunkel der Zukunft; eine feste und sichere Thatsache bleibt es dagegen, daß schon jetzt schwere Einbüßen und Störungen vieler Erwerbsverhältnisse vorliegen; ein Ersatz, der doch immer nur ein problematischer wäre, liegt vielleicht für Einige im Bereich der Möglichkeit, erscheint aber auf jeden Fall unsicher und ungewiß.

Nachdem Herr Senator Duckwitz die Nachtheile erörtert hat, von welchen die Gewerke und der Detailhandel heimgesucht werden, geht er auf die tiefgreifende Veränderung ein, welche die Fabrikindustrie erleidet. Es wird dargethan, daß die Industrie, welche Bremen verlasse, um auf hannoverisches Gebiet überzusiedeln, freien Verkehr bis zur ostfriesischen Gränze, mithin ein weites und großes Absatzgebiet habe. Diejenigen bremischen Bürger, welche vom Betriebe eines auf den Absatz nach dem Inlande berechneten Fabrikgeschäfts leben, und die Mittel besitzen sich anderwärts anzukaufen, um ein neues Etablissement zu gründen, werden allmählig mit ihren Familien Bremen verlassen und sich in benachbarten Orten ansiedeln. Diejenigen aber, welche solche Mittel nicht besitzen, werden zurückbleiben, und wohl nur wenige von ihnen im Stande

sein, einen andern Erwerb zu ergreifen, weil eben die Zolllinien die Mannigfaltigkeit der Erwerbszweige in Bremen vermindern und auf das städtische Bedürfniß beschränken werden. Diese Leute werden daher allmälig herabkommen und verarmen. Es darf also erwartet werden, daß sich in Bremen ein Proletariat auf längere Zeit hin bilden wird, wie man es bis jetzt nicht gekannt hat."

Hier ist ganz richtig hervorgehoben, daß die Gegner des Anschlusses, unsrer Stadt die Bettelarmuth aufhalsen, während es klar ist, daß Bremen in allen Klassen und Schichten seiner Bevölkerung wohlhabend bleiben, respective noch wohlhabender werden wird, sobald wir freien Verkehr mit Deutschland, d. h. mit dem Zollverein haben.

Und eben so richtig weist der einsichtsvolle und sachkundige Senator darauf hin, daß in Folge jener Auswanderung wohlhabender Industriellen aus Bremen, — die ja schon so stark im Zuge ist, — Wohnungen leer stehen oder zum Verkauf kommen, daß mithin ein Einfluß auf den Werth der Grundstücke eintritt, und die Abgaben für consumtionspflichtige Gegenstände sich vermindern, — „insofern nicht der Aufschwung von Handel und Schifffahrt an die Stelle der Auswandernden eine neue Bevölkerung herbei ziehen sollte." Aber es wird schwer halten, die Zahl der reichlich schon 5000 Köpfe betragenden stadtbremischen Auswanderung zu ersetzen; jedenfalls bleibt es ein Uebelstand, erst abwarten zu müssen, ob möglicherweise ein schon vorhandener Verlust sich etwa anderweitig ersetzen werde.

In Bezug auf den Weinhandel wird aus den thatsächlichen Verhältnissen die Schlußfolge gezogen, daß der Vortheil für die bremischen Weinhändler, sich in benachbarten Städten zu etabliren, überwiegend werde.*) Uebrigens ist es nicht im minde-

*) Es liegt im Wesen der Sache, daß der Zollverein seinen Handel vor dem fremden begünstigt. Mit dem Weinhandel hat er eben den Anfang gemacht. Eine unserer großen Weinhandlungen erhielt unterm

sten ausgemacht, daß die verschiedenen Gewerbsindustrieen, welche in der Nähe Bremens im Zollverein entstehen, sich, wie Herr Duckwitz meint, des bremischen Handels zur Vermittelung ihres Absatzes bedienen werden. Sobald überseeische Versendungen in Frage kommen, wird das allerdings mehr oder weniger der Fall sein; keineswegs aber dann, wenn der Absatz nach dem Inlande in Frage kommt. Und gerade um diesen zu erhalten und auszudehnen, siedeln ja die Industriellen in den Zollverein über. Die Versendung ihrer Artikel von dem abgesperrten Bremen aus würde nur mit Unkosten und Controlen verbunden sein, die man als Mitglied des Zollvereins nicht hat. Man wird daher die Vermittelung des bremischen Handels nicht eintreten lassen, sondern wird den Absatz durch Reisende betreiben und direct versenden. Denn die Voraussetzung des Herrn Duckwitz, „daß die im Zollverein üblichen Verkehrsbeschränkungen

---

26. März aus dem hannoverischen Hafen Geestemünde, welcher bekanntlich hart bei Bremerhaven liegt, folgendes Schreiben:

„Wir erlauben uns, Ihnen mitzutheilen, daß wir heute vom hiesigen Hauptzollamt die Nachricht bekommen haben, daß die Weine nicht mehr in Frankreich mit den Consulatssiegeln versehen zu werden brauchen, wenn sie durch das hiesige Hauptzollamt abgefertigt werden. Ferner ist uns noch erlaubt, daß wir Begleitscheine von hier bis zum Bestimmungsorte bekommen, trotzdem die Weine dort (in Bremen) umgeladen werden. Bei Ueberladung des Weines übergeben wir dem Kahnschiffer den Begleitschein, und ist derselbe Begleitschein auch für den Schiffer gültig, welchen Sie dort engagiren, um die Weine bis zum Bestimmungsorte zu bringen. Bei ferneren Bezügen von Weinen für den Zollverein muß dann unser Platz im Connoissemente angeführt werden.

Um den Rabatt zu genießen, wird ferner erfordert:

1. Die Beibringung einer Bescheinigung des betreffenden Hauptzollamtes, in dessen Bezirk Ihr Lager ist, über Ihre Befugniß zum Genuß des Zollerlasses, und eine solche Bescheinigung ist dann für immer gültig.

2. Ihre Erklärung, daß Sie Eigenthümer des Weines sind.

3. Muß die in französischen Häfen stattgehabte Verladung in den Ladungsverzeichnissen oder Manifesten durch einen vereideten Makler bescheinigt und dessen Unterschrift von dem hannovrischen Consul beglaubigt sein.

(nämlich gegen Nichtangehörige des Vereins) im Grenzbezirke um Bremen eine sehr erheblich gemilderte Anwendung finden", ist bekanntlich nicht eingetroffen, wie überhaupt Bremen in seinen bisherigen Verhandlungen mit dem Zollverein, um zu seinem Gunsten Ausnahmebegünstigungen zu erlangen, kein erstrebtes Resultat gewonnen hat. Die von Seiten Hannovers vorläufig getroffenen Einrichtungen über die Zollabfertigung sind keine definitiven.

Um dem bremischen Handel doch jene Vermittelung des Absatzes für die Zollvereinsfabrikate der Umgegend zu erhalten, wird dann eine Zollvereinsniederlage vorgeschlagen, in welche Erzeugnisse des Zollvereins und versteuerte Waaren gelegt werden könnten. In dieser könne man lagern, verkaufen, umpacken, und dann weiter in den Zollverein frei versenden. Aber wie künstlich wird das Alles, und wie einfach gestalten sich dagegen die Verhältnisse, wenn Bremen dem Zollverein angehört! Dann, und nur dann hat es freie Beweglichkeit

Da Sie auf diese Weise die Versiegelung der Weine durch das Consulat ersparen, so hoffen wir, daß dieses Sie veranlassen wird, Ihre Weine künftig über unsern Platz (Geestemünde) zu beziehen und uns mit Ihrer Spedition zu betrauen. Sie haben dann noch den Vortheil daß die Fässer, welche unterwegs etwas Leckage gehabt haben, hier nachgefüllt und untersucht werden können, was bei denen, die mit Consulatssiegeln versehen sind, nicht geschehen darf. Diese Letzteren müssen im Gegentheil, so wie sie sind, weiter geschickt werden, und kann der Schiffer daher später nicht controlirt werden. Die Siegel werden auch auf der Seereise sehr leicht verletzt, und dürfen solche Fässer überall nicht in den Zollverein eingeführt werden, um Anspruch auf Rabatt zu machen."

Der Hauptabnehmer für den bremischen Weinhandel ist der Zollverein. Unversiegelte Weine, welche über Geestemünde für den Zollverein bezogen werden, genießen den Rabatt von etwa 5 Thalern per Orhoft, 10 Thaler per Piepe. Beim Beziehen über Bremerhaven fällt dieser Vortheil weg. Die Befürchtungen, welche schon vor zwei Jahren der Handelskammer von Seiten des Weinhandels ausgesprochen worden, waren also begründet. Wir müssen nun abwarten, ob nicht Vortheile demnächst auch noch anderen Waaren zugebilligt werden, falls man sie in einem hannovrischen Hafen löscht. Vorerst hat man mit dem wichtigen Artikel Wein den Anfang gemacht.

des Verkehrs, und dann werden auch die Industrieen der Umgegend keine Schwierigkeiten darin finden, ihre Waaren durch den bremischen Handel zu vertreiben.

Die Erwartung, welche manche hegten, „mit den Zollvereinsstaaten könne eine Vereinbarung getroffen werden, daß einige der vorzüglichsten Industrieerzeugnisse Bremens gegen eine Zollermäßigung bei Erweis des bremischen Ursprungs in jene Zollvereinsniederlage Einlaß finden", — diese Erwartung hat bekanntlich nicht die mindeste Aussicht auf Verwirklichung. Ohnehin würde dabei doch schon eine Controle über die wirkliche Selbstverfertigung eingeschlossen sein, also den Industriellen eine Belästigung auferlegt werden, gegen welche doch manche Importeure sich, ohne so gewichtige Gründe, mit Händen und Füßen wehren. Ohnehin läuft ja das Alles doch nur auf ein dürftiges Auskunftsmittel hinaus, das nicht im Mindesten befriedigen könnte. Auch die Großgewerbe dürfen sich in Bremen nur dann ein gesundes Gedeihen versprechen, sie kommen aus ihrer gedrückten und nun so verkünstelten Lage nicht eher heraus, als bis sie sich des freien Verkehrs erfreuen. Freier Verkehr ist aber für Bremen nicht möglich, ohne Anschluß an den Zollverein. Solche Niederlage würde außerdem, da sie sehr umfangreich werden müßte, ein großes Anlagecapital erfordern, ohne einen entsprechenden Vortheil zu gewähren, während dagegen große Entrepôts einer Zollvereinsstadt Bremen von ganz unbestreitbarem Nutzen wären.

Herr Duckwitz nimmt an, dem Zollverein müßte daran gelegen sein, seine Erzeugnisse möglichst unbeschwert in den bremischen Zwischenhandel zu bringen (— der seinerseits desselben bedarf, um in diesem Handelszweige Geschäfte zu machen —) damit Bremen das leiste, was ein Zollanschluß in dieser Beziehung nur leisten könne. Wenn Bremen das leiste, so erscheine es in der Ordnung, „daß auch der Zollverein gegen Bremen das leiste, was ein Zollanschluß zur Folge haben würde, nämlich jegliche Verkehrserleichterung, mindestens aber Zollermäßigungen, und wo thunlich Zollbefreiungen. Stelle sich die Vereinbarung

in dieser Weise, so werde Bremen auch auf eine Erhebung seiner Gewerbesteuer (d. h. Eingangs- und Ausgangsrecht) auf den Waaarenumschlag in jenen (— supponirten —) Zollvereinsniederlagen verzichten und sich mit einer Controlegebühr begnügen können.

Für jene gewünschten Verkehrserleichterungen, Zollermäßigungen und Zollbefreiungen ist bekanntlich bis jetzt auch gar keine Aussicht vorhanden, und es bleibt mehr als zweifelhaft, ob der Zollverein sich überhaupt auf dergleichen Ausnahmen einlassen werde, die er ja überhaupt, und wie wir glauben mit Recht, noch nirgends für statthaft erachtete. Sie wären seinem System zuwider. Aber auch angenommen, was wir nicht annehmen, er verstehe sich zu dergleichen Anomalien, so giebt doch auch Herr Duckwitz zu, daß das Opfer, welches Bremen auch dann noch zu bringen habe, kein geringes sei. „Denn," sagt er, „es wird dadurch nicht nur ein bedeutender unmittelbarer Ausfall in seiner Einnahme von Eingangs- und Ausgangsrechten eintreten, sondern es wird diese Erhebung auch dadurch eine Lücke erhalten, welche über kurz oder lang es erforderlich machen dürfte, die ganze Abgabe anders zu normiren, und in eine Gewerbe-Klassensteuer zu verwandeln, welches ohne erhebliche Ausfälle nicht abgehen kann."

Diese Bemerkung ist richtig, ebenso jene, daß fortan der Handel mit deutschen Waaren aus dem Zollverein nach dem Zollverein Bremen umgehen, oder in Zollvereinsniederlagen zu Bremen getrieben werden muß, und daß dadurch den Besitzern von Lagerräumen und Privatpackhäusern ein erheblicher Verlust ganz unausbleiblich zu Theil wird. Wir unsererseits fügen hinzu, daß diese Lagerräume und Privatpackhäuser keinerlei Gefahr der Entwerthung unterworfen sind, wenn Bremen Zollvereinsstadt ist. Der Handel mit deutschen Waaren bedarf dann keiner öffentlichen Niederlagen, er kann in den Privatpackhäusern vollkommen ungehindert betrieben werden, und dasselbe würde auch zum großen Theil mit überseei-Waaren der Fall sein, wenn man Privatfreilager ausbedingt,

gegen deren Gestattung unter den angemessenen Bedingungen der Zollverein schwerlich etwas einwenden würde.*)

„So viel," schreibt Herr Duckwitz, „ergiebt sich mit Sicherheit, daß alle Bürger Bremens ohne Ausnahme mehr oder minder unsanft durch den Beitritt des Steuervereins zum Zollverein berührt werden, und daß eine große Veränderung in dem Betriebe des Handels, der Industrie, der Gewerbe, so wie in der Besteuerung Aller unausbleiblich ist." Es wird dann bemerkt, daß, abgesehen von der schweren Lähmung der Cigarrenfabrikation, noch manche andere Industriezweige eingehen werden, welche vielen Arbeitern Lebensunterhalt verschafften. „Eine große Zahl von Detailhandlungen werden einen bedeutenden Theil ihres Absatzes verlieren, und wenn man alle die Träger der verschiedenen (— durch die Fernhaltung vom Zollverein so schwer betroffenen —) Erwerbszweige zusammenrechnet, so geht vielleicht mehr als ein Drittel der bremischen Bevölkerung einer empfindlichen Einbuße in ihrem Gewerbe entgegen." Der Nachtheil, so wird ferner bemerkt, sei groß, es sei betrübend, daß viele wohlhabende Bürger genöthigt worden, die Vaterstadt zu verlassen und anderwärts ihren Erwerb zu suchen, und daß wieder Andere, welche seither eine befriedigende Einnahme hatten, zu großer Einschränkung und theilweise zur Erwerblosigkeit und Armuth verurtheilt worden.

Und warum? Weil ein kleiner Theil unserer Mitbürger, einiger Förmlichkeiten wegen, die in anderer Weise nun doch einmal vorhanden sind und bleiben werden, sich hartnäckig gegen

---

*) Der Zollverein gestattet dergleichen. So hat, um nur ein Beispiel anzuführen, ein großes frankfurter Haus mehrere Privatfreiläger, selbst zu Cannstadt in Würtemberg, am Neckar. Wir wissen von den Chefs dieses Hauses, daß sie eine zweckmäßigere Art des Geschäftsbetriebes sich gar nicht denken können; sie erklären, daß der Verkehr mit den Zollbeamten der coulanteste sei, und sie wären nicht wenig überrascht in Bremen, wo man über deutschen Einrichtungen genau unterrichtet sein könnte, in gewissen Kreisen Ansichten und Vorurtheile zu finden, die auf Nebelbilder hinauslaufen.

einen Beitritt Bremens zum Zollverein steift! Herr Duckwitz, der die Dinge klar übersieht, weiß gar kein Mittel, diese traurigen Verhältnisse abzuwenden. Er hat nur einen ungewissen Trost, und dieser stützt sich überdies auf ein Wenn. Er meint nämlich, „diese Nachtheile seien wohl zu überwinden, wenn andere die Existenz (?) des Staats berührende Fragen solches fordern und wenn die nicht leidende Bevölkerung bereit bleibe, die in vermehrtem Maaße auf sie fallende Last der Steuern zur Befriedigung der Bedürfnisse des Staates und der Unterhaltung der verarmenden Bevölkerung zu tragen." Dabei setzt er aber auch noch voraus, daß der Zollverein Bremen in ungewöhnlicher Weise begünstige, wozu, wie Jedermann weiß, nicht die mindeste Aussicht vorhanden ist.

Hören wir nun wie, nach derselben Autorität, Gewerbe, Industrie und Handel sich stellen würden, wenn Bremen sich innnerhalb der Zolllinie eines großen Staates oder einer diesem nahe kommenden Staatlichket befände?

Wer sich an das erinnert, was wir in unserer Eingabe an die Handelskammer vom 12. Juli vorigen Jahres über diese Frage bemerkten, wird finden, daß wir ziemlich in demselben Sinne uns aussprachen, wie der sachkundige und klar blickende Senator. Er sagt von vorne herein, daß gleich nach einem Anschlusse für alle versteuerte Waaren, für alle Erzeugnisse des Zollvereins und somit auch für jene Bremens, ein unbedingt freier Verkehr einträte und der Reisende von der Nordsee bis zu den Alpen, von der russischen bis zur französischen Gränze keinerlei Art von Zollbelästigungen unterliegt. Handelswaaren des Zollvereins werden dann hier in Bremen frei eingehen, aber das thun sie ohnehin seit alten Zeiten, und es wird somit an den bestehenden Verhältnissen in Bezug auf die bremischen Zünfte nichts Wesentliches geändert, außer daß die fähigeren und geschickteren unter den Handwerkern ein lohnenderes Geschäft, weil unbehinderten Absatz haben werden, die trägen und ungeschickten

aber auch dann nicht weiter kommen.*) Die Kundschaft der Umgegend wird wieder nach Bremen sich wenden, weil sie in dieser großen Stadt immer eine reichere Auswahl von Waaren findet, als an kleinen Plätzen. Der Ansicht jedoch, „daß die Concurrenz der Fremden, durch mehrfache freie Märkte, bei dem Zollanschlusse noch schwerer auf eine große Zahl der bremischen Handwerker drücken werde, als der Nichtanschluß,“ sind wir nicht. Einmal, nehmen wir nicht an, daß eine große Zahl unser Handwerker so träge und ungeschickt sei, um sich gar nicht oben halten zu können. Fremde Handwerkserzeugnisse, die hierher zu Markte gebracht werden, vertheuern sich dem auswärtigen Producenten durch Fracht, Spesen und theilweise auch durch Aufenthaltskosten des Verkäufers, werden also nicht zu Schleuderpreisen abgegeben werden können; die Preise stellen sich somit in ein gewisses Gleichgewicht und nur die Güte entscheidet. Wären bei uns wirklich viele untaugliche Handwerker, die doch ihr Meisterstück aufgewiesen hätten, so verdienten sie zu Grunde zu gehen, denn das muß das Loos der Trägheit und Ungeschicklichkeit sein. Man kann dem verbrauchenden und kaufenden Publikum nicht zumuthen, auf schlechte und theure Arbeit angewiesen zu sein. Wir gestehen willig zu, daß im Allgemeinen die Rührigkeit mancher bremischen Handwerker Vieles zu wünschen übrig läßt. Aber wenn beiderseitige Concurrenz eintritt, so kann es nicht fehlen, daß frischeres Treiben und neuer Eifer in jene Kreise kommt, und die weniger Tüchtigen werden sich dann, wenn sie nicht vorwärts wollen, veranlaßt sehen für andere Meister zu arbeiten, oder einem andern Arbeitszweige sich zuzuwenden. Diesen aber finden sie weit eher, wenn nach dem Anschluß an den Zollverein Arbeitskräfte gesucht und gut verwerthet werden, als wenn die Auswanderung fortdauert und die Verarmung unabwendbar zunimmt. Ganz richtig bemerkt die Schrift: daß minder befähigte Handwerker die Gelegenheit nicht vermissen werden, zu einem andern Erwerbszweige überzugehen,

*) Wir theilen weiter unten die Ansichten der Gewerbekammer mit, welche gleichfalls mit jenen des Herrn Duckwitz vielfach übereinstimmen.

wenn Bremen innerhalb der Zolllinie liegt; dann würden nämlich die großen Gewerbe vieler Hände bedürfen. Und eben so richtig ist die Bemerkung, daß es bei dem Anschlusse ganz auf die Handwerker ankommen werde, ob derselbe für sie nachtheilig oder vortheilhaft ausfällt.

Was den Detailhandel anbelangt, so muß der Anschluß mit Nothwendigkeit diesem einen großen Aufschwung geben; das schwer kranke und matte Geschäft wird erst dann wieder frisch und gesund. Jetzt hat man ihm jene naturgemäße Stellung und Entwickelung, die er in einer Seestadt haben sollte und müßte, geradezu verkümmert; er ist lediglich auf den städtischen Bedarf und den Absatz in vielleicht einem Dutzend Dörfern beschränkt. „Aber der Anschluß öffnet ihm ein Gebiet von einen Dutzend Meilen herum und darüber hinaus.“ Er findet dann überall Absatz, ohne irgendwie belästigt zu werden, und der vor Zeiten so lebhafte Verkehr wird sich wieder in Bremen einfinden. Sehr beherzigenswerthe Worte spricht Herr Duckwitz, wenn er sagt: „Da dem bremischen Kleinhändler der große Markt des bremischen Handels zur Hand ist, so kann er besser wie der Inländer alle Chancen des Einkaufs benutzen, und wird daher seinen Absatz bis sehr weit in das ihm offene Inland erstrecken können. Er wird nicht Verkäufer bei Kleinigkeiten bleiben, sondern in naturgemäßer Entwickelung seines Geschäfts auch größere Versendungen machen, und sich in solcher Weise zum versendenden Kaufmann emporarbeiten. Ein blühender Detailhandel, verbunden mit größeren Versendungen, ist die wahre Schule für den Kaufmann, und eine nicht zu verachtende Stütze für den Seehandel. In ihm liegt das Mittel, daß tüchtige gewandte junge Männer, denen das Kapital zu einem größern Etablissement fehlt, ein ihren Kräften angemessenes Geschäft zum Anfange begründen und allmälig weiter kommen, bis sie zu größeren kaufmännischen Operationen übergehen können. Ein blühender, gut betriebener Detailhandel vergrößert und sichert das Absatzgebiet einer Seestadt, weil er dem Eindringen concurrirender Seemärkte (— und Binnen=

städte, z. B. dem Absatz von Kaffee, den Magdeburg aus Hamburg bezieht, und dann vor Bremens Thoren verkauft —) wirksam etgegenarbeitet. Er ist deshalb ein nothwendiges Erforderniß für den großen Handel einer Seestadt, welche Concurrenten hat. Und vom Standpunkte des Staates ist seine Wichtigkeit noch erheblicher."

Was die bremische Fabrikindustrie betrifft, so wird eingeräumt, daß sie bei fortdauernder Absperrung unserer Stadt nothwendig erliegen müsse, durch den Anschluß aber zu neuem Leben erweckt werde. Herr Duckwitz theilt nicht die beschränkte Ansicht Derjenigen, welche alle große Gewerbsindustrie aus unserer Stadt fern halten, und lediglich „Seehandel" treiben möchten. Er ist ja ein zugleich staatswirthschaftlich und kaufmännisch gebildeter Mann, erwägt die Verhältnisse mit Besonnenheit, ist nicht durch leidenschaftliche Voreingenommenheit gegen Thatsachen verblendet. Er weiß recht wohl und sagt es ausdrücklich, daß eine Seehandelsstadt sich gar nicht zu einer eigentlichen Fabrikstadt eigne, und macht gute Gründe für diese Ansicht geltend. Unter bremischer Fabrikindustrie versteht er, ganz so wie wir es vor dreiviertel Jahren schon gesagt, solche große Gewerbszweige, wie sie schon vor der Errichtung des Steuervereins und Zollvereins hier bestanden, „als bremische Erzeugnisse noch einen wenig durch Zölle beschwerten Abzug über einen großen Theil Deutschlands fanden, und aus Fabriken und fabrikartigen Anlagen hervorgingen, welche die Rohstoffe, die der Seehandel liefert, unter Verwendung einer verhältißmäßig geringen Zahl von Arbeitern veredelten und umgestalteten." Dahin rechnet er u. a. Zuckerfabriken, Seifenfabriken, Tabacks- und Cigarrenfabriken, Lichtgießereien, Gerbereien, Färbereien, Fourniersch neidereien und viele andere kleinere Geschäftszweige, zu welchen nach gegenwärtiger Sachlage noch Eisengießereien, Maschinenfabriken, Twistfabriken und Aehnliches hinzukommen würden. „Man wird nicht wohl annehmen können, daß Fabriken dieser Art geeignet seien, bei Störungen des Handels ein Proletariat zu erzeugen; denn wollte man das, so würde schwerlich

ein anderer städtischer Erwerbszweig zu finden sein, von welchem sich nicht nahezu dasselbe sagen ließe, da alle ohne Ausnahme bei ausbrechendem Kriege einer Geschäftsstockung ausgesetzt sind."

Wenn, fügen wir hinzu, der Seehandel einmal längere Zeit stockte, so würde auch er viele in ihm beschäftigte Arbeiter auf das Pflaster setzen müssen, also zeitweilig ein Proletariat schaffen. Wie ungesund übrigens die Verhältnisse eines vom Zollverein getrennten Bremens sind, geht schon daraus hervor, daß dasselbe nicht einmal im Stande sein wird, eine große Eisenfabrik in der Weise und Ausdehnung zu erhalten, wie dergleichen Gewerbeanstalten anderswo betrieben werden, und wie der Bedarf der heutigen Zeit sie erfordert. Statt daß man, unter übrigens so günstigen Verhältnissen, ein sehr schwunghaftes und großartiges Eisengewerbe in Bremen haben und eine beträchtliche Menge von Arbeitskräften lohnend verwerthen könnte, wird man sich dann auf das Ausland angewiesen sehen und von demselben sich auch in dieser Beziehung abhängig machen. Man wird hier weder Maschinen noch eiserne Schiffe bauen, und künftig vielleicht nicht einmal die Ausbesserungen hier vornehmen. So entzieht man abermals der Vaterstadt große Vortheile und wendet sie dem Auslande zu, dem man gewissermaßen Prämien in den Schooß wirft! Auch ist es unmöglich, daß in einem abgesperrten Bremen eine Menge anderer Gewerbe sich halten oder aufkommen, die recht eigentlich für diese Stadt sich eignen, und welche namentlich der so schwer vernachlässigten und einer immer größern Entwerthung und Verarmung preisgegebenen Neustadt wieder emporhelfen könnten.

Herr Duckwitz legt mit Recht wiederholt Gewicht darauf, daß „der Eintritt Bremens in die Zolllinie lediglich die Lage der bremischen Industrie vor Errichtung von Steuer- und Zollverein wieder herstelle, und zwar in wesentlich vollkommener Weise, nichts weniger aber als Bremen in eine binnenländische Fabrikstadt mit einem halbverhungerten Proletariat verwandeln werde." Es gehört in der That die größeste

Unkunde der Sachlage und eine wunderliche Voreingenommenheit dazu, auch nur anzunehmen, daß Bremen etwa der Sitz der Fabrikation werden könne, wie sie zum Beispiel im Voigtlande oder im Erzgebirge, in Schlesien oder im Bergischen vorhanden und dort vollkommen berechtigt ist. Dazu fehlt hier all und jede Grundbedingung, während für eine Industrie, die ganz dazu geschaffen ist auch dem großen Handel nützlich zu sein und überhaupt unsere Mitbürger mannigfaltiger zu beschäftigen, alle Voraussetzungen da sind. „Das Vorhandensein blühender, dem Character einer Seestadt entsprechender Fabriken, ist für den Seehandel von nicht geringer Wichtigkeit. Der in der Seestadt ansässige Fabrikant ist allemal als Käufer auf den importirenden Kaufmann zunächst angewiesen. Dagegen prüft der im Inland wohnende Fabrikant die Preise aller concurrirenden Plätze, und kauft da, wo es ihm am besten convenirt. Der letztere ist ein zweifelhafter, der erstere ein sicherer Abnehmer. Der Fabrikant des Seeplatzes giebt ferner dadurch dem importirenden Kaufmann die größere Sicherheit seines Absatzes, daß die fabricirte Waare wegen des geringern Gewichts oder Umfangs eine weite Versendung zu wohlfeilerer Fracht zuläßt, als die rohe Waare; und auch aus diesem Grunde ist die Verbindung der Fabrikation mit dem Seehandel in einer Stadt, und namentlich einer solchen, welche sich stets einer Ueberflügelung zur Rechten und Linken zu erwehren hat, von großem Werthe."

Wer auch nur mit den Anfangsgründen der politischen Oekonomie, mit der Volks- und Staatswirthschaft überhaupt, bekannt ist, der weiß, daß Seehandel und Fabrikbetrieb nicht etwa Gegensätze bilden und sich feindlich sind, sondern daß sie einander fördern und tragen. So ist es überall; nur Bremen soll eine Ausnahme machen? Wir wollten uns damit einverstanden erklären, wenn bewiesen werden könnte, daß der bremische Seehandel in einer Zollvereinsstadt Bremen nicht eben so schwunghaft sich betreiben ließe, als in Bremens früheren Verhältnissen.

Diesen Beweis aber wird man in alle Ewigkeit nicht zu führen vermögen, weil er eben platterdings nicht zu führen ist.

Es wird uns gesagt: Bremen müsse Freihafen bleiben. Man sieht aber schon jetzt sehr handgreiflich, was das bedeuten will.

Es heißt das nämlich so viel, als den Gewerken die Axt an die Wurzel legen,

tausende von Mitbürgern aus den Thoren treiben,

die Industrie vernichten,

den oberländischen Handel schwer beeinträchtigen,

die Steuern erhöhen,

ein Proletariat schaffen,

die Stadt von dem freien Verkehr mit einem Theil, ihres Gebietes und mit ganz Deutschland absperren,

das Grundeigenthum entwerthen,

den Seehandel nicht etwa schwungreicher betreibene

und dabei doch alle Zollbelästigungen haben, denen man entgehen möchte!

Freihafen bleiben, heißt nichts weiter, als einen Theil der Importeure und der Rheder und einige Politiker in ihren Vorurtheilen bestärken, und dabei das ganze Gemeinwesen auf eine, mild ausgedrückt, beklagenswerthe Weise schädigen.

Eine Freihafenstellung hat für Bremen gar keinen Sinn. Sie mag vielleicht unter gewissen Umständen, die aber bei uns nicht vorhanden sind, als Ausnahmemaaßregel gerechtfertigt erscheinen, aber auch dann nur bei Plätzen, die unmittelbar am Meere oder derart an Strömen liegen, daß die Seeschiffe unmittelbar an die Stadt kommen. Bremen hat zwar einen Seehafen, ist aber selbst nicht etwa ein Seehafen, sondern eine Stadt im Binnenlande, welche Seehandel treibt. Dieser letztere wird hier umständlicher betrieben, als in eigentlichen Seehäfen, weil er bei uns nur ein mittelbarer ist. Und schon aus dieser gar nicht wegzuschaffenden Thatsache ergiebt sich mit Nothwendigkeit, daß eine Freihafenstadt Bremen, auch unter den möglichst günstigen Verhältnissen,

immer weit mehr Zollbelästigungen haben wird, als eine Zollvereinsstadt Bremen, welche von dergleichen in weit geringerm Maaße heimgesucht würde. Und solchem Resultate zu lieb, und solcher bodenlosen Vorurtheile wegen, sollten drei Viertheile unserer Mitbürger in ihren Interessen so empfindlich gekränkt oder ruinirt werden?!

Man will uns von gewisser Seite her zwar glauben machen, daß Bremen nicht dasselbe könne, was andere Seeplätze vermögen, gegen die wir uns doch nur klein ausnehmen. Man sagt, es könne sich nicht mit einem Freilagersystem behelfen. Wir aber entgegnen, daß gerade Bremen bei einem solchen auch seinen Zwischenhandel weit leichter und mit viel weniger Umständlichkeiten betreiben kann, als irgend ein anderer Platz. Denn dieser bremische Zwischenhandel findet nicht etwa mit einer großen Menge von verschiedenartigen Fabrikwaaren statt, die einem sehr verschiedenen Tarifsatz unterliegen, sondern fast ausschließlich mit einigen wenigen Gattungen von Kolonialwaaren. In Bezug auf diese sind aber die Zollabfertigungen so einfach wie nur möglich. Man bringt die Waare in das öffentliche oder Privatfreilager, manipulirt oder assortirt sie, z. B. den Taback, wie man will. Geht sie in den Zwischenhandel über, wird sie wieder ausgeführt, so ist das Verfahren der Zollbehörde ein einfaches, aber keineswegs ein weitläufiges und verwickeltes. Papiere braucht man so wie so, und ohne Controle kann man ja überhaupt nicht mehr sein, gleichviel ob Bremen im Zollverein ist oder nicht.

Wer sich die Mühe giebt, einen Blick in die „Tabellarische Uebersicht des bremischen Handels" zu werfen, sieht gleich, auf welche Waarengattungen sich unser Zwischenhandel erstreckt. Wir geben hier einige Nachweise aus dem Jahre 1851, weil diese Tabellen uns eben zur Hand sind.

Die Ausfuhren Bremens bestehen zum größten Theil aus Erzeugnissen des Zollvereins; die Wiederausfuhren, wie gesagt, zumeist in Kolonialprodukten, und in einer verhältnißmäßig äußerst geringen Menge von ausländischen Fabrikaten.

Nach Rußland zum Beispiel verkaufte Bremen von solchen Waaren Kaffee, Reis, Rum, Taback, Zucker, Färbhölzer, Cedern- und Mahagoniholz. Von dem Werthe der Ausfuhr dorthin, welche im Ganzen 693,944 Thaler betrug, kommen 656,464 Thaler auf Verzehrungsgegenstände, auf Rohstoffe 18,155, auf Industrie- und Kunsterzeugnisse 19,142 Thaler. Von französischen Weinen nur für 987 Thaler, von amerikanischen Gummifabrikaten 1300 Thaler, im übrigen gar keine ausländische Fabrikate von Belang.

Ein ähnliches Verhältniß stellt sich bei Bremens Zwischenhandel nach andern europäischen Ländern heraus. Der bremische Zwischenhandel lieferte:

Nach Dänemark von der Gesammtausfuhr, die sich auf 299,139 Thaler belief, für 290,000 Thaler Taback.

Nach Schweden: für einige hundert Thaler Kakao und Kaffee, für 3600 Thaler Arrac und Rum, noch nicht für 1000 Thaler Weine; bei weitem die größte Summe der Ausfuhr nach jenem Lande besteht in Taback, der, nur wenige tausend Thaler abgerechnet, den gesammten Export bildet. Ein ähnliches findet nach Norwegen statt, wohin auf die Ausfuhr von 303,042 Thalern allein auf den Kentuckytaback mehr als 256,000, fast den Virginy alles andere aufkomme, während die Ausfuhr von Kaffee, Früchten, Reis, Spirituosen, Wein und Zucker sich nur auf wenige tausend Thaler stellte. Fabrikate fehlen ganz.

Nach Holland betrug unsere Ausfuhr 534,369 Thaler; davon kommen auf Verzehrungsgegenstände 420,980 Thlr., Rohstoffe 70,769, Halbfabrikate 480, Manufacturwaaren 16,199, Industrie- und Kunsterzeugnisse 25,941 Thlr. Der Hauptartikel des Zwischenhandels bestand auch dorthin in Taback, alle übrigen waren dagegen ohne Belang; aber auch sie waren Kolonialwaaren, nämlich Kaffee, Früchte, Reis, Spirituosen, Wein, Thee, Bast, Färbestoffe, Walfischbarten. Die Fabrikate waren deutsche, fallen somit keinem Zwischenhandel anheim, sondern gehören einfach dem Export an.

Nach Belgien expedirte Bremen: seewärts für 30,245 und landwärts für 26,554 Thaler, fast ausschließlich Taback.

Nach Frankreich für 24,844 Thlr., zumeist rohe Baumwolle.

Nach Spanien und Portugal für 188 Thaler, nämlich Schinken und Fässer.

Nach Toscana nur für 106 Thlr., Thee, Sago und Wein.

Nach Sicilien bloß für 330 Thlr., nur Havannacigarren.

Nach Oesterreich seewärts überhaupt nur für 92 Thlr., bloß Droguen.

Nach der europäischen Türkei seewärts nur für 4646 Thaler, nämlich Kaffee, Gewürze, Spirituosen, Wein und raffinirten Zucker.

Nach Großbritannien und Irland für nur 376,633 Thaler, wovon Kaffee 385 Thaler, Rosinen 132, Südfrüchte 125, für etwa 12,000 Thaler Taback, Thee 6066, französischen und spanischen Wein 479, und für wenige tausend Thaler Fabrikate und Havannacigarren.

Nach anderen Ländern ist unser Zwischenhandel von keinem erheblichen Belang. Wir führen vorzugsweise deutsche Waaren aus und importiren Kolonialwaaren für den Zollverein, Oesterreich und zum Theil für die Schweiz. Darin hauptsächlich fußt das bremische Handelsgeschäft.

Man sieht aus den Artikeln, welche Gegenstände unseres Zwischenhandels bilden, daß derselbe sich, wie gesagt, nur auf wenige Waarengattungen beschränkt, deren Zollabfertigung beim Einlaufen von der See her keinerlei Schwierigkeit unterliegt, und die sich ohne alle Mühe in Freiläger abladen und dort sortiren lassen. Unser Zwischenhandel ist von ganz anderer Art, als jener Hamburgs, der zu einem sehr erheblichen Theile mit Manufactur- und Fabrikwaaren fremder Länder sich befaßt, also Artikeln, mit denen wir kaum etwas zu schaffen haben. Der hamburgische Zwischenhandel ist ungemein mannigfaltig und äußerst verwickelt, der bremische ist von der allereinfachsten Art. Aus dieser Thatsache ergiebt sich, wie ganz radical anders die

Zollverhältnisse, insoweit sie den Zwischenhandel berühren, hier und dort sich gestalten müssen.

Es ist die Aufgabe Derjenigen, welche über die Bedingungen des Anschlusses von bremischer Seite zu verhandeln haben werden, dahin zu wirken, daß das System der öffentlichen und Privatfreiläger den Bedürfnissen unsers Handels entspreche. Vorläufig hat die Zollconferenz in Berlin im Anfang Februars diesen Gegenstand erledigt, ohne daß Bremen, weil es sich isolirt gehalten, dabei eine Meinung oder eine Stimme gehabt hätte. Daß aber bei dieser Einrichtung die Belangen des See- und Zwischenhandels nicht ohne die nöthige Berücksichtigung geblieben sind, läßt sich wohl annehmen, da die Frage im Sinne des Septembervertrags erledigt werden mußte. Und von diesem gesteht Herr Duckwitz zu, daß dessen Paragraph 9 „Freiläger in Aussicht stelle, welche für die Behandlung der Waaren die Freihäfen völlig ersetzen können."*)

Wenn das, wie auch wir überzeugt sind, der Fall ist, so käme es nur noch darauf an, für Bremen vielleicht die eine oder andere Modification zu erwirken, welche durch die besondere Oertlichkeit bedingt wird. Bei solchen Freilägern ist die bremische Einwohnerschaft, die Gesammtheit, von allen Zollbelästigungen verschont; eben dasselbe ist der Fall, wenn Privatfreiläger hinzukommen, bei denen allerdings der Besitzer sich einer Controle zu unterwerfen hat. Diese aber hat er nun einmal; findet er sie im Freilager nicht, so hat er sie jetzt auf dem Bahnhofe. Ist Bremen eine Zollvereinsstadt, so fällt die letztere weg. Herr Duckwitz spricht gewiß allen Bremern, nur eine sehr kleine Zahl etwa ausgenommen, aus der Seele und er sagt, was richtig ist, wenn er bemerkt:

„Die Lagerung der Waaren sowohl in öffentlichen als in Privatentrepots ist selbstredend für den seewärts importirenden Kaufmann nicht so bequem, als bei dem Freihafen-

*) Man macht hier in Bremen großes Aufheben von der Bestimmung, daß öffentliche Freiläger mit einem Wassergraben umzogen werden sollen. Bei uns würde diese Anordnung mit Leichtigkeit durchzuführen sein.

systeme; für die übrige Bevölkerung einer Seestadt aber ohne Vergleich nicht nur bequemer, sondern eine Bedingung der ungehinderten Entwickelung und der freien Beweglichkeit ihres Verkehrs."

Mit welchem Rechte, so fragen wir, könnten die seewärts importirenden Kaufleute, welche kaum ein paar hundert Individuen zählen, verlangen, daß ihrer, ohnehin unter den neuen Verhältnissen, zum großen Theil nur noch vermeintlichen, Bequemlichkeit zu lieb, das ganze übrige Bremen des freien Verkehrs und der freien Beweglichkeit verlustig gehen solle, und daß das Gemeinwesen, wegen dieser Bequemlichkeit einiger Wenigen, sich allein jenen schweren Schlägen ausgesetzt sehen müsse, welche schon weiter oben namhaft gemacht wurden? Kann und darf ein so abnormer Zustand fortdauern?

Die bodenlose Behauptung des hamburgischen juristischen Senators, daß große Freiläger für den Betrieb des Zwischenhandels nicht ausreichten, widerlegt der bremische kaufmännische Senator mit folgenden Worten:

„Bremens Zwischenhandel mit dritten fremden Ländern wird weder abgeschnitten, noch mit einer Abgabe beschwert, denn er kann die ausländischen Waaren zollfrei lagern und zollfrei wieder ausführen; und wenn durch die Formen der Controlen einige Uebelstände lästig werden, so haben dieselben den Zwischenhandel doch nirgends gehindert. Daß alle Handelsgeschäfte auf diese Weise eben so gut getrieben werden können, wie in Freihäfen, beweist ein Vergleich zwischen Bremen einerseits und London, Liverpool, Newyork, New-Orleans, Havre, Marseille, Rotterdam und Amsterdam andererseits. Es wird gewiß Niemand auf den Gedanken kommen, daß in diesen Städten der Handel nicht eben so schwunghaft getrieben werde, daß die Schifffahrt nicht eben so blühe, daß der Zug der Auswanderer nicht eben so gut zu jenen gelange, wie zu Bremen. Und wer dem Engländer vorschlagen wollte Liverpool, oder dem Amerikaner, Newyork zum Freihafen zu machen, den würde man, muthmaaßlich, einfach auslachen."

Damit sind auch die vielen Windungen, Annahmen und Sophismen widerlegt, mit welchen eine bremische Flugschrift darthun wollte, daß Freiläger für uns gar nicht ausreichten. Eine andere Behauptung derselben Broschüre steht auf eben so schwachen Füßen. Sie möchte dem Zollverein beweisen, daß es Deutschlands Interesse sei, Bremen aus dem großen Handelsbunde auszuschließen, dasselbe in einer commerciellen Sonderstellung zu belassen, und zu Gunsten einer solchen ein weites Loch in das System des Zollvereins zu machen, indem dasselbe für Bremen Begünstigungen eintreten ließe, welche es im übrigen nicht kennt. Der Zollverein hat sich aber, wie wir wissen und wie schon oben hervorgehoben wurde, auf dergleichen nicht eingelassen, und er thut vollkommen recht, solches Ansinnen von der Hand zu weisen. Die Sonderstellung Bremens hat in jeder Beziehung überwiegende Nachtheile für Deutschland. Zuerst hindert sie den Zollverein an der ihm nöthigen Kraftentwickelung. Er steht nun an der Nordsee, aber er hat an derselben die „Eingangs- und Ausgangsthore" noch nicht. Das eine davon ist Bremen. Dieses liegt im Zollvereinsgebiete als eine Insel, die sehr viele Unbequemlichkeiten für die Umgebungen darbietet, große Bewachung und Kostenaufwand erfordert, dem Schleichhandel zum Stützpunkt dienen kann, den Zusammenhang des deutschen Vereinsgebietes in lästiger Weise unterbricht. Will zweitens der Zollverein, wie das alle seine Theilhaber wiederholt erklärt haben, und wie es neuerdings die preußische Denkschrift so würdig und kräftig wiederholt hat, — will der Zollverein ein nationaler Körper sein, so wird er, schon aus vaterländischen Rücksichten, der Bequemlichkeit einiger Kaufleute und der partikularistischen Auffassung der „Hanseaten," kein Gewicht beilegen, sondern darnach trachten, in deutschem Interesse, die Lücke an der Weser auszufüllen, den vollkommen freien Verkehr auf und an diesem Strome herzustellen, und das zweite große Ausgangsthor, welches aus Deutschland zum Welthandel führt, nicht außerhalb des Organismus lassen. Er wird sich zu sichern suchen, daß nicht fremde Einflüsse sich geltend machen; er wird überhaupt

das Wesen des Zollvereins schon dadurch zu vereinfachen streben, daß sein Gebiet nicht mehr unterbrochen ist. Denn, wie schon früher bemerkt, die Ausschlüsse des Zollvereins liegen dann nur noch auf dem rechten Elbufer; alles übrige Deutschland, vorerst noch Oesterreich, das im Südosten eine eigene Gruppe bildet, ausgenommen, ist eben der Zollverein. Der letztere müßte seinem ausdrücklichen Programme und seiner ganzen Entwickelung ungetreu werden, er müßte seinen und also Deutschlands handgreiflichen Vortheil verkennen, er müßte auf überseeische Bedeutung zum Theil wenigstens verzichten, wenn er Bremen bei Seite ließe, wenn „er es nicht haben wollte," wie Einige, ohne Zweifel sehr kluge Leute, hier zu bemerken pflegen.

Wir haben es schon in unserer Eingabe an die Handelskammer gesagt, daß der Zollverein in der Lage sei in Bezug auf den Beitritt Bremens sich nicht übereilen zu dürfen. Er begreift vollkommen, daß diese Hansestadt auf die Länge nicht zwischen Thür und Angel stecken bleiben könne, sondern aus ihrer vereinsamten, verkünstelten und gezwungenen Lage endlich heraustreten müsse. Er wartet also zu bis die Unerträglichkeit unserer Stellung selbst die hartnäckigsten Gegner des Zollvereins zwingen wird, auch ihrerseits den Anschluß zu betreiben. Dann werden sich freilich die Verhandlungen sehr vereinfachen, und es liegt klar vor Augen, daß Bremen durch seine falsche „hanseatische" Politik der Isolirung, eine Menge Vortheile verscherzt und aus der Hand gegeben hat. Wurde dagegen von vorne herein die neue Stellung richtig begriffen und demgemäß eine Annäherung an den Zollverein versucht, so stellte man sich nicht in die Verneinung, sondern zeigte, daß man die Umwandelung in den Verhältnissen begriff und würdigte. Man brauchte es dann nicht auf den Drang und Zwang ankommen zu lassen, der in der Sache selbst liegt. Die Geneigtheit, auch von unserer Seite die Zoll- und Handelseinigung von Deutschland nach besten Kräften herbeiführen zu helfen, würde man früher als ein Zeichen patriotischer Gesinnung betrachtet, und wohl in Rücksicht darauf uns manches gern gewährt haben, auf dessen Erlangung wir uns

schon jetzt schwerlich noch Rechnung machen können. Denn nun liegt zu Tage, daß zwar die bei weitem überwiegende Mehrheit in Bremen für den Anschluß gestimmt ist, dagegen in gewissen Kreisen, die ihre Abneigung offen darlegen, eine partikularistische, dem Zollverein entschieden abgewandte Gesinnung vorhanden ist, daß man dort nur dem äußersten Drange der Noth nachgeben, somit widerwillig dem deutschen Handelskörper beitreten will. Was wir für einen Segen und als eine für Bremens Interessen erfreuliche Thatsache betrachten, als einen Sieg der freien Beweglichkeit des Verkehrs, das wird in solchen Kreisen, wo der Partikularismus und die Bequemlichkeitsliebe den Ausschlag geben und mehr gelten als die schwerste Beeinträchtigung von vielen tausenden unserer Mitbürger, das wird in solchen Kreisen als ein „Unglück" betrachtet.

Inzwischen zieht der Zollverein allwöchentlich Kapital und Arbeitskräfte an sich, welche Bremen in Folge jener Hartnäckigkeit nicht mehr zu verwenden weiß. Hunderte von größern und kleinern Geschäften und tausende von Arbeitern sind in den Zollverein schon jetzt übergesiedelt, und mit offenen Armen aufgenommen worden. Namentlich unser Nachbarland Hannover gewinnt dabei sehr beträchtlich und weiß das auch vollkommen zu würdigen. Ihm also ist es auf jeden Fall sehr erwünscht, daß Bremen noch recht lange in einer verkünstelten Lage bleibe, durch welche es sich selber lahm legt und nach Hannover den werthvollsten Zuwachs von Geld und Arbeit hinausdrängt. Man begreift wo hier der Vortheil und die kluge Berechnung liegen und wo nicht. Hannover also wird den bremischen Politikern und Kaufleuten freundnachbarlich und dringend anrathen, sich ja nicht einem Verein anzuschließen, von dem es sich ja zeige, wie sehr er die Waarenabfertigung genire, und einzelne Bremer werden daraus die Berechtigung ihrer Abneigung gegen „die Zollbündler" herleiten!

Freilich vergessen sie, daß alle die Umständlichkeiten und Unbequemlichkeiten der Zollabfertigung hier verschwinden, sobald

Bremen sich anschließt. Hannover wird das letztere im Interesse seiner Industrie und seiner Häfen, möglichst lange hinauszuschieben suchen; es wird freundnachbarlich in den Formen und Abfertigungen möglichst zu mildern suchen, um den bremischen Gegnern des Anschlusses den Vorwand zu geben, daß es nun doch nicht mehr ganz so arg sei, und daß man zur Noth dabei bestehen könne. Das mag in Bezug auf die Importeure der Fall sein; aber die Importeure sind bekanntlich weit entfernt für Bremen gelten zu können, und Bremen muß ohne den Anschluß verkümmern.

Wir halten es für eine Thorheit auf die Auslassungen des hamburgischen Freihandelsvereins irgend Gewicht zu legen. Und wenn, zum großen Theil auf Betrieb dieses Vereins, ein lautes Geschrei über Hannovers Anschluß nicht ausblieb, so weiß man was diese Klagen bedeuten wollen und wodurch sie veranlaßt wurden. Sie kommen von der Elbe her, und sind voll von Uebertreibungen; sie wollen ohnehin nichts besagen, da sie durch Zufriedenheit des übrigen Landes, reichlich aufgewogen werden. Zeigt sich im Anfang an einem Punkte, z. B. Harburg, eine gegen früher gesteigerte Unbequemlichkeit, so ist dagegen die gesammte Gränze im Binnenlande dem freien Verkehr zugängig geworden. Die Zollerhebung in den Hafenplätzen ist etwas Neues, alle Uebergänge sind aber unbequem; und nach etwa einem halben Jahre wird sich alles geregelt haben und in das richtige Geleise gebracht sein. Uebrigens können alle diese Invektiven an der großen Thatsache des Anschlusses rein nichts ändern; auch sind sie wohl kaum ernsthaft gemeint.

Herr Duckwitz hebt hervor, daß durch Hannovers Anschluß ein neues Element in den Zollverein gekommen sei, und bezieht sich auf den von uns erwähnten Artikel 9 des Septembervertrages. Derselbe lautet:

„Beide contrahirenden Theile werden in ihren wichtigeren Seeplätzen örtlich mit dem Hafen in Verbindung stehende freie Niederlagsanstalten in der Art zulassen, daß innerhalb derselben die zollamtliche Controle nur in soweit

stattfindet, um Einschwärzungen nach dem Inlande vorzubeugen; daß die Behandlung, Theilung und Umpackung der Waaren innerhalb jener Anstalt unbehindert bleibt, und daß eine Verabgabung nur nach Maaßgabe der aus der Niederlage nach dem Inlande oder zum Durchgang abgefertigten Waaren eintritt. Man wird sich aber in ein übereinstimmendes Regulativ für diese Anstalten verständigen."

Und Separatartikel 7 verfügt:

„Von Gütern, welche nach unverzollten Niederlagen in hannoverschen Seehäfen oder Elb-, Weser- oder Emshäfen zu Wasser eingeführt, und gleichfalls zu Wasser, ohne sonstige Berührung des Vereinsgebietes, wieder ausgeführt werden, soll, in den Zollverein bereits bestehenden Grundsätzen gemäß, eine Durchgangsabgabe nicht erhoben werden."

Ganz richtig bemerkt dazu Herr Duckwitz: „Diese Art von Niederlage weicht sehr bedeutend von der Einrichtung der Docks und Entrepots in anderern Ländern ab; denn es wird in derselben eine Freiheit in dem Verfahren mit den Waaren gewährt, welche der Freiheit der Behandlung der Waaren in den Lagerhäusern eines Freihafens fast ganz gleich kommt. Der Kaufmann kann in dieser Niederlage seine Waare behandeln wie er will, er kann sie mischen, zusammenpacken, Beschädigungen abnehmen wie in seinem eigenen Lagerhause im Freihafen, ohne dabei irgend einer Aufsicht oder Controle unterworfen zu sein. Diese findet nur statt bei der Versendung und zwar in derselben Weise, als wenn aus einem Freihafen eine Versendung stattfindet. Diese Art der Einrichtung deutscher Niederlagen ist ein bremischer Vorschlag."

Wir behaupten, daß auch ein „hanseatischer" Kaufmann nicht mehr verlangen könne, als hier gewährt worden ist. Denn er vermag dabei seinen Handel in jeder beliebigen Ausdehnung gerade so gut zu betreiben, wie in einem sogenannten Freihafen Bremen. Noch mehr in diesem „Freihafen" wäre nichts frei,

sondern aller freie Verkehr nach Außen gelähmt, dicht vor jedem Thore ein Zollamt.

Nun fragen wir: wenn es ausgemacht ist, — und es ist ausgemacht — daß mit Freilägern der Handel so gut wie im Freihafen betrieben werden kann, läßt es sich dann irgend rechtfertigen, eine ganze Stadt, einen Staat in einer unnatürlichen Lage zu lassen, die freie Beweglichkeit zu vernichten, einen sehr großen Theil der Staatsgenossen der Verarmung entgegen zu treiben, andere schwer zu schädigen, überhaupt Bremens Blüthe abzuknicken? Wäre das ein Verfahren, welches sich vor der Moralität rechfertigt, und wäre es klug?

Herr Duckwitz macht im dritten Abschnitt seiner Schrift auch einige Bedenklichkeiten geltend, welche möglicherweise einen Anschluß Bremens nicht räthlich erscheinen lassen könnten. Sie laufen etwa auf Folgendes hinaus. 1. Der Zollverein sei auf Kündigung geschlossen. Das ist richtig; aber es liegt ganz und gar in der Nothwendigkeit der Dinge, daß er nicht wieder gelöst werden kann. Niemand mag die früheren Zollschranken im Innern wieder haben, und durch den Verein sind die Interessen aller deutschen Länder so sehr verflochten, daß eine Auflösung nicht mehr möglich ist. Aber auch angenommen, sie sei möglich und träte ein. Was wäre dann die Folge? Es würde sich ohne Zweifel eine Gruppe im nördlichen Deutschland bilden, welcher dann Bremen nothwendig angehörte. Nun aber sind es gerade die Absperrungen von unseren Nachbarn, welche zunächst auf Bremen so nachtheiligen Einfluß üben. Sind wir Mitglied des Zollvereins und dieser geht nach zwölf Jahren auseinander, so änderte sich für uns in unserm Verkehr mit unsern Nachbarstaaten nichts Wesentliches. Man sieht also, wie wenig ein solcher Einwurf bedeutet; auch Herr Duckwitz hält eine Auflösung nicht für wahrscheinlich.

2. Als „Seestaat" werde künftig Bremen, wenn es dem Zollverein angehöre, vom Auslande allmälig übersehen werden. Das kann allerdings der Fall sein; es ist aber wohl zu beachten, daß wir als Staat überhaupt zu

klein sind um als solcher irgend erhebliche Geltung in Anspruch machen zu dürfen. Darüber wird kein Unbefangener sich täuschen. Unsere Geltung beruhet auf der Bedeutung unseres allseitigen Verkehrs, und man weiß im Auslande auch sehr wohl wie diese Verhältnisse liegen. Als deutscher Zollvereinshafen wird Bremen eine große Wichtigkeit haben, in allen Erdtheilen, als Staat hat es eine solche nicht. Es hat also in dieser Beziehung nichts Reelles zu verlieren, wohl aber als Handels- und Gewerbsstadt vieles zu gewinnen. Das verkennt auch unser umsichtiger Senator keineswegs. —

3. Wenn der Zollverein sich auflösen sollte, so kämen die Bremischen Gewerbszweige in eine hülflose Lage. Das ist nicht anzunehmen. In lauter kleine Trümmer würde der Zollverein auch unter den allerungünstigsten Verhältnissen nicht zerfallen können, weil die innige Durchdringung und Verschlingung aller Interessen das platterdings nicht zuläßt, sondern eine Bildung größerer Gruppen unbedingt erforderte. Bremen aber würde der nordwestlichen Gruppe angehören, und wiewohl es ein blühendes ausgedehntes Gewerbe haben wird, sobald es Zollvereinsstadt ist, so wird es doch keine „Fabrikstadt" werden. Es würde auch bei der angenommenen, übrigens durch und durch unwahrscheinlichen Eventualität, sein natürliches Umland behalten und eben so die Möglichkeit der Exports seiner Fabrikate ins Ausland. Es wäre übrigens eine augenfällige Kurzsichtigkeit, wenn man das gegenwärtige Uebel für die nächsten zwölf Jahre so recht geflissentlich pflegen wollte, weil möglicherweise nach Ablauf dieser Zeitfrist ein Ereigniß eintreten könnte, das der bremischen Gewerbthätigkeit Schaden zu bringen vermöchte. Nun, man dürfte darüber sich beruhigen. Bleibt Bremen isolirt, so hat es schon nach einigen Jahren gar keine Industrie zu verlieren, weil es dann überhaupt eine solche nicht besitzt. Sie wird dann ganz im Zollverein sein. Uebrigens sagt auch Herr Duckwitz, daß jene Eventualität nicht wahrscheinlich sei.

4. Ein Anschluß wird das Wahrnehmen specieller bremischer Handelsinteressen erschweren. Das ist aber-

mals möglich. Aber ein Nichtanschluß schädigt die allgemeinen Interessen der Staatsbürger auf das Empfindlichste. Und wozu wären denn die Behörden vorhanden, wozu gäbe es Verhandlungen, wenn nicht um Bremens Interessen wahrzunehmen? Wir vermissen übrigens speciellere Angaben. Ein absolut vollkommener, ein nach jeder Seite hin wünschenswerther Zustand ist aber auch bei uns nie vorhanden gewesen. Auf keinen Fall wird dem Zollverein daran liegen einen seiner Angehören irgendwie zu beeinträchtigen. Bremen wird ja seine Stimme haben, und es wird sie bei Bundesgenossen geltend machen, von denen man doch nicht annehmen darf, daß sie ihr Ohr für gute Gründe verschließen. Der Zollverein hat gegen seinen Angehörigen Bremen gar kein Interesse wahrzunehmen, wohl aber für denselben.

5. Und was die Vertretung des Zollvereins im Auslande anbelangt, so bleibt es damit wohl wie es war. Wir wünschen als Deutsche dringend, daß unser ganzes Vaterland eine gemeinsame kräftige Vertretung finden möge, wir wünschen auch für Alle Eine Flagge. Wie aber die Dinge nun liegen, kann selbst der Partikularismus sich begnügen. Jeder Einzelstaat hat seine Flagge, seine Consuln, seine diplomatischen Vertreter. Bedenklichkeiten, wie sie hier der eine oder der andere in dieser Beziehung vorbringt, haben wenigstens Hannover und Oldenburg nicht abgehalten, das große Werk der deutschen Verkehrseinigung seinem Abschlusse nahe zu führen.

6. Die Bedenklichkeiten, daß keine Mittel des Schutzes und der Vertheidigung auf dem Meere vorhanden sind, finden schon in der nächsten Zeit ihre Erledigung. Preußen kräftigt seine Seewehr und sagt jenen Schutz seinen Verbündeten zu. — Dem bremischen Gemeinwesen wäre aber wenig durch einen Schutz zur See gedient, wenn die Erwerbsverhältnisse der überwiegend großen Mehrzahl der Staatsbürger so schwer beeinträchtigt werden, wie es auch nach dem Zeugnisse des Herrn Duckwitz geschieht, sobald es in unnatürlicher Absperrung bleibt.

7. Ein deutscher Handels- und Schifffahrtsbund ist,

in der früher von Bremen vorgeschlagenen Weise, unmöglich geworden, seit Hannover und Oldenburg dem Zollverein angehören. Für Bremen ist seitdem die Alternative ganz einfach: Beitreten oder isolirt bleiben?

Der Zollverein ist allerdings weit davon entfernt etwas Vollkommmenes zu sein; aber er repräsentirt in fast allen Beziehungen des Verkehrs den größten Theil von Deutschland, und er ist eine Macht die bestimmen kann; er ist nicht von uns abhängig, wohl aber sind wir es von ihm. Auf „Vereinbarungen, welche den gegenwärtigen Zwecken des Zollvereins entsprechen und Bremen dabei in der Lage belassen, sowohl seinen Seehandel zu treiben und zu leiten, als auch die an diesen sich knüpfenden Industriebetriebe und Detailgeschäfte wie den Verkehr überhaupt in Blüthe zu halten," — auf diese „Vereinbarungen," das wissen wir nun längst, geht der Zollverein nicht ein.

Wir ehren die von Herrn Duckwitz aufgeworfenen Bedenklichkeiten, sehen aber klar, daß sie im Grunde keine sind. Aber auch angenommen sie wären von jener Erheblichkeit, welche etwa der eine oder der andere ihnen beizulegen geneigt sein möchte: dann sind sie doch auf keinen Fall so groß und gewichtig, daß ihnen zu lieb die Interessen von drei Viertheilen der Bewohner Bremens preisgegeben werden müßten, daß das Werk nationaler Einigung und Kräftigung durch uns gehindert würde; während es doch ausgemacht ist, daß der bremische Seehandel durch einen Anschluß an den Zollverein nicht nur nichts verlieren kann, sondern gewinnen muß, und daß eben dieser Anschluß für alle übrigen bremischen Gewerbszweige eine Lebensbedingung ist, ohne welche viele zu Grunde gerichtet, andere zu einem kümmerlichen Vegetiren verurtheilt werden; — ganz gewiß nicht zum Vortheil des Gemeinwesens und nicht zum Ruhme für Bremens Wohlstand oder zum Lobe für jene, welche zunächst berufen und vor Gott und Menschen verpflichtet sind, die allseitigen Interessen unsers gesammten Verkehrs wahrzunehmen, und ohne Vorurtheil oder Parteigeist zu fördern.

Wir gehen nun zu einzelnen speciellen Nachweisen über, welche die Verhältnisse Bremens näher zu erläutern geeignet sind.

Zunächst ist es von Belang, wie die Gewerbetreibenden durch ihr gesetzliches Organ sich aussprechen.

Die Gewerbekammer nämlich hat nachgewiesen, daß auch vom gewerblichen Standpunkte aus betrachtet, der Anschluß Bremens an den Zollverein sich als nothwendig herausstelle. Dieselbe Ueberzeugung sprach vorher der Gewerbeconvent fast einstimmig aus, und sie wird, nach den Erfahrungen der Gewerbekammer, so zu sagen von der gesammten Handwerker- und Fabrikbevölkerung getheilt.

Es dränge sich, sagt die Gewerbekammer in einer Eingabe an den Senat, (vom Juli 1853) den Gewerbetreibenden von selbst auf, daß der Anschluß eine Nothwendigkeit sei. Denn diese seien es, welche unter den Wirkungen der jetzigen Verhältnisse unmittelbar am meisten zu leiden haben und in der Folge noch weit mehr leiden müssen. „Seit Jahren hat der bremische Gewerbestand die entmuthigende Erfahrung machen müssen, wie der Absatz seiner Industrie nach Hannover und Oldenburg, insbesondere aber nach dem Innern Deutschlands, von den Regierungen dieser Länder sowohl durch die Einführung neuer als durch die Erhöhung schon vorhandener Eingangszölle immer mehr erschwert worden ist, während den auswärtigen Industriellen von Seiten des bremischen Staats eine gleiche Erschwerung nicht zugemuthet wurde, vielmehr ihnen die Einfuhr ihrer Fabrikate in Bremen, mochten diese für den Großhandel oder auf Bestellung hiesiger Bürger für deren eigenen Bedarf, oder selbst, abgesehen von einigen wenigen Zollartikeln, zum Widerverkauf im Einzelnen bestimmt sein, nach wie vor ohne Erhebung von Zöllen gestattet blieb. Daß Verhältnisse so beengender Art nicht geeignet sind, die heimische Industrie zu heben und die Gewerbetreibenden zu Unternehmungen zu ermuthigen, daß sie vielmehr allmälig dahin führen müssen, daß jede größere Gewerbthätigkeit aufhört und der Gewerbestand seinem Ruin entgegen geht, ergiebt sich von selbst. Dennoch mußten diese Verhältnisse bisher ge-

duldig ertragen werden, da eine wesentliche Aenderung derselben zu Gunsten unserer Industrie nicht im Bereiche der Möglichkeit des eigenen Staates lag. Die Gewerbekammer begreift recht wohl, daß bei der bisherigen commerciellen Zerrissenheit Deutschlands auch den ausgedehntesten Bemühungen des Staats in der fraglichen Beziehung kein irgend erheblicher Erfolg zu Theil werden konnte. Jetzt aber eröffnet sich endlich die Möglichkeit, bremische Fabrikate in fast ganz Deutschland absetzen zu können, sofern Bremen sich dem Zollverein anschließt, und dieser Anschluß wird zur Nothwendigkeit, wenn die bremische Industrie sich heben, oder selbst, wenn sie (abgesehen von den, in dem bisherigen Zollvereine bereits verlorenen Positionen) nicht auch noch ihre Positionen in Hannover und Oldenburg sammt und sonders verlieren soll.*) Die Handwerker hatten bisher noch manchen Absatz in diesen beiden Ländern, theils dadurch, daß sie dort die Märkte, oder wie z. B. die Lohgerber, die Messen bezogen, theils dadurch, daß die begüterten Leute der Umgegend, wenn sie Bremen besuchten, Einkäufe machten, oder auch direkt Bestellungen einsandten. Dieser Absatz ist aber bei den höheren Zollsätzen des Zollvereins nicht mehr möglich. Dasselbe tritt mehr oder minder bei den meisten Fabrikerzeugnissen ein, z. B. auch Zuckerfabriken, Eisengießereien, Holzschneidefabriken; an ein Fortbestehen derselben in irgend erheblichem Umfange wird wohl nicht gedacht werden können. Vor Allem aber geht die Cigarrenfabrikation ihrem Untergange mit raschen Schritten entgegen."

„Der Verfall der bremischen Industrie ist aber nicht bloß für Diejenigen, welche sich dieselbe zum Lebensberufe gemacht haben, sehr zu beklagen, er greift auch in manche andere materiellen Interessen auf das Empfindlichste ein. Durch das Wegziehen mehrer tausend gewerbfleißiger Menschen wird nicht nur der Consum von Handwerkserzeugnissen und Lebensmitteln sich ungemein vermindern, es werden auch Viele, die

*) Bekanntlich hat sie dieselben schon fast sammt und sonders verloren!

nicht zu den Handwerkern gehören, eine Einbuße in ihrer Nahrung erleiden; der Werth des Grundeigenthums, besonders der Fabrikgebäude und kleineren Häuser wird fallen, und die Staatseinnahmen werden um viele Tausende sich verringern. Dazu kommt, daß der Großhandel, insofern er für den hiesigen Fabrikbetrieb die Rohstoffe und Halbfabrikate liefert, besonders der Handel mit Cigarrentabacken, sich in seiner Höhe nicht wird behaupten können. —— Sollten nun die Zollvereinsstaaten den direkt importirten Waaren eine Begünstigung vor den indirekt eingeführten zu Theil werden lassen,*) was in früheren Zeiten selbst in Bremer Blättern (— und in Denkschriften —) unter der Voraussetzung eines Anschlusses von Bremen an den Zollverein, oder einer Verständigung mit demselben über eine gemeinschaftliche Handelspolitik sogar geradezu vielfach (— und mit Recht —) empfohlen worden, und jetzt durch den Beitritt des Steuervereins zum Zollverein auch ohne Bremen auszuführen ist, — dann wäre es wirklich um Bremens Handel geschehen, und Bremens Kaufleute würden, wie jetzt die Fabrikarbeiter und Arbeiter, gleichfalls gezwungen werden, ihr Geschäft außerhalb Bremens zu betreiben."

Die Gewerbekammer hält dafür, daß in diesen großen Nachtheilen, welche mehr oder minder für alle Klassen der Bevölkerung Bremens durch dessen isolirte Handelspolitik herbeigeführt worden sind, die dringende Aufforderung liege, aus diesem Zustande herauszutreten. Sie führt weiter aus, daß ein Beitritt zum Zollverein das einzige Mittel sei, den gänzlichen Ruin der heimischen Industrie sowie die Rückwirkungen desselben auf den Handel und auf viele andere materielle Interessen wirksam zu verhindern. Sie wünscht aber einen solchen Anschluß nicht bloß zur Abwendung von Schaden und Nachtheil, sondern auch, wie sie ausdrücklich hervorhebt, weil er positiv fördernd auf die Gewerbe wirkt. Er wird, nach ihrer Ansicht, die Quelle höherer

*) Wir haben oben nachgewiesen, daß das mit dem Wein gegenwärtig schon der Fall ist.

Blüthe der Gewerbthätigkeit werden. Diese Ueberzeugung wird von ihr umfassend motivirt und namentlich wird darauf hingewiesen, daß der Handwerker sich auswärts Kunden verschaffen könne sobald er nicht mehr den jetzt ungleichen Kampf mit den Genossen seines Gewerbes in anderen Städten zu bestehen habe. Er werde, da tüchtige Arbeiter nur ungern in kleinen Städten sich aufhalten, die besten Arbeitskräfte benutzen können, durch diese unterstützt, besonders feinere Arbeiten und Luxusgegenstände herstellen und für dieselben auswärts Abnehmer finden. Er werde erkennen, daß er, wenn ihm keine Zollschranken entgegenstehen, durch geschmackvolle Arbeiten und neue Erfindungen sich Absatz in weitem Umkreise, in ganz Deutschland verschaffen könne. Das Alles werde ihn zur Thätigkeit anspornen, ihn in eine von dem bremischen Consumenten unabhängigere Stellung bringen, und ihm eine Selbständigkeit verleihen, zu welcher er seither durch die fast ausschließliche Beschränkung seiner Thätigauf Bremen nicht gelangen konnte.

Weiter sagt die Gewerbekammer: „Selbst solche Handwerker, deren Thätigkeit nach der Beschaffenheit ihres Gewerbes meistens auf Bremen beschränkt bleibt, werden vermöge der Wechselwirkung der Gewerbe und des Handels auf einander, den wohlthätigen Einfluß des Anschlusses an den Zollverein erfahren. So zum Beispiel werden beim Wiederaufblühen des Weinhandels die Tonnenmacher und Kimker, die in letzterer Zeit außerordentlich gelitten haben, wenigstens ihren frühern Standpunkt wieder einnehmen. Vor Allem aber wird das Emporblühen der Fabriken in einem früher nicht gekannten Maaße voraussichtlich stattfinden. Sämmtliche anderweitig nicht benutzte Arbeitskräfte werden bei diesen letzteren lohnende Beschäftigung finden.“ — —

Sodann wird von Seiten der Gewerbekammer darauf hingewiesen, daß der Anschluß für den bremischen Gewerbestand auch einige Nachtheile im Gefolge haben werde. Zwar sei nicht zu befürchten, daß die Zunftgerechtsame eine irgend erhebliche Beeinträchtigungen erleiden werden, was z. B. auch in Frankfurt

nicht der Fall gewesen sei. Allein es gehöre doch dahin, daß man das Feilbieten auswärtiger Industrieerzeugnisse während des Freimarkts gänzlich werde freigeben müssen, daß manche den Gewerben nothwendige Rohstoffe, welche in der erforderlichen Qualität nur von außerdeutschen Ländern bezogen werden können, so wie einige Lebensmittel, z. B. Kaffee, Zucker, Reis ꝛc. künftig einer Steuer unterliegen werden. „Allein alle diese Nachtheile sind nicht derart, daß ein irgend erhebliches Gewicht auf dieselben gelegt werden könnte. Die größere Marktfreiheit in Bremen wird dadurch aufgewogen, daß unsere Gewerbtreibenden sämmtliche Märkte und Messen im zollvereinten Deutschland ebenfalls zum Absatz ihrer Erzeugnisse werden benutzen können. Was dagegen die Vertheuerung einiger Rohstoffe und nicht unbedingt nothwendigen Lebensmittel betrifft, so kann dafür die mehrere der allernothwendigsten Lebensbedürfnisse treffende Consumtionsabgabe aufgehoben werden, und ein solcher Wechsel in der Besteuerung würde den Bürgern zum Vortheil gereichen. Zur Deckung des dadurch in der Staatseinnahme entstehenden Ausfalls wird ein Theil der zu erwartenden Zollrevenuen benutzt werden können.“

Indem die Gewerbekammer weit entfernt ist, die Interessen des Handels irgendwie beeinträchtigt sehen zu wollen, tritt sie doch jenem schroffen und unberechtigten Egoismus entgegen, der weiter nichts in Bremen gelten lassen möchte, als den „Handel.“ Sie giebt zu bedenken, ob es sich empfehlen könne, materielle Interessen, die ihre volle Berechtigung haben, und mit dem Wohle zahlreicher Klassen der Bevölkerung auf das Innigste zusammenhängen, fallen zu lassen, um vom Handel jegliche Unbequemlichkeit abzuwenden; — ob es wohlgethan sei, das ganze bremische Staatsgebiet in allen Theilen so zu betrachten, als sei der Handel dessen einziges Interesse; als müßte Alles, was zur Förderung anderer Interessen sich als nothwendig erweis't, unterbleiben, sofern dadurch für den Handel irgendwelche „Belästigung“ herbeigeführt werden könnte. „Nie darf ein Staat in seinem ganzen Staatsgebiete ausschließlich den Handel pflegen,

wenn dadurch den materiellen Interessen der Bewohner desselben, welche direct oder indirect bei demselben keine Verwendung mehr finden können, in einer Weise zu nahe getreten wird, daß an einen redlichen Erwerb dieser Bewohner in dem eigenen Staate nicht mehr zu denken ist."

Die Gewerbekammer spricht ferner die Ansicht aus, es könne möglicherweise ein Theil des bremischen Gebietes völlig zum Betrieb des Großhandels in solcher Weise abgesondert werden, daß in diesem, — es ist wohl Bremerhaven gemeint, — derselbe Großhandel ganz allein und ausschließlich berechtigt sei. Wir unsrerseits haben uns über die Stellung der Freihäfen schon ausführlich genug ausgesprochen, um diesen Punkt auf sich beruhen lassen zu können. Die Einwendungen, welche von Seiten des „Seehandels" gegen einen Anschluß an den Zollverein haben geltend gemacht werden wollen, erklärt auch die Gewerbekammer lediglich für „Gründe der Bequemlichkeit," und ganz richtig fügt sie hinzu: „Unbequemlichkeiten mancher Art mag der Kaufmann besorgen, doch dürfen diese schwerlich (— wir sagen: platterdings nicht —) maaßgebend sein."

Auch die wunderliche Einwendung daß ein Anschluß Bremens die vermeintliche Souverainetät unseres Staates schwer beeinträchtigen werde, erscheint der Gewerbekammer durchaus nichtig. „Es läßt sich," sagt sie, „kaum begreifen, weshalb Bremen in handelspolitischer Selbstständigkeit erhebliche Nachtheile erfahren sollte. Es kann doch nicht füglich angenommen werden: größere Staaten oder Handelskörper würden weniger vermögen eine günstige Handelspolitik geltend zu machen, vortheilhafte Handelsverträge zu schließen und überhaupt für commercielles Gedeihen zu wirken als kleinere; — oder jenen werde es regelmäßig an Einsicht, Eifer und tüchtiger Vertretung bei den desfallsigen Bestrebungen mehr als den kleineren fehlen. Sollte nicht vielmehr vorauszusetzen sein, in Bezug auf eine künftige Verbindung Bremens mit dem Zollverein, daß diesem Vereine durch eine solche Allianz das was ihm etwa fehlt an Kenntniß des Handels, an Blick und Erfahrung auf dem Ge-

biete des großen Verkehrs, sehr natürlich zufliessen und von ihm bestens werde verwerthet werden; und sollte ferner nicht auch die billige Voraussetzung gehegt werden dürfen, daß es dort (im Zollvereine) weder an Einsicht noch an gutem, eifrigem Willen, die Hebung deutschen Handels und deutscher Industrie kräftigst zu fördern, mangeln werde!" —

Diese letzte Hinweisung ist vollkommen zweckmäßig. Es giebt nämlich Manche bei uns in Bremen, welche der Ansicht sind, daß man gleichsam nur hier bei uns von Handel und handelspolitischen Verhältnissen etwas verstehe, gleichsam allein ein vollgültiges und berechtigtes Urtheil habe. Dieser übertriebene Begriff der eigenen Einsicht ist keineswegs allgemein berechtigt. Denn wir kennen Beispiele, daß Männer über die Verhältnisse des Zollvereins und Bremens Stellung zu demselben sehr bestimmt lautende und abfällige Urtheile abgaben, obwohl es sich klar herausstellte daß sie „aus Mangel an Zeit," niemals auch nur die Zollvereinsverträge ꝛc. gelesen, geschweige denn von den deutschen Handelsbeziehungen und Verhältnissen des innern Landes eine irgend gründliche Kunde gehabt hätten. Es wird wohlgethan sein, daß wir uns zwar selbst achten und werth halten, nicht aber etwa uns überschätzen, und daß wir die Intelligenz im Zollverein nicht allzusehr über die Achsel ansehen. Auch ist es leichter sich in den kaufmännischen Verhältnissen einer einzelnen Stadt zu orientiren und diese zu überblicken, als die mannichfaltigen Verhältnisse eines großen Zoll- und Handelskörpers der im Werden, Anwachsen und Entwickeln war, der nicht umhin konnte Manches erst zu versuchen, bevor er seine Gränze am Meere erreicht hatte. Daß aber, troß der Kleinheit unserer eigenen Verhältnisse, auch diese noch weit von einer auch nur annähernden Vollkommenheit entfernt sind, daß auch sie nach manchen Seiten hin keineswegs genügen, weiß in Bremen Jedermann. Wir sind der Meinung, daß es nur auf Bremen ankommt, in dem großen deutschen Handelskörper eine Stellung einzunehmen, welche allen begründeten Anforderungen und allen Interessen unseres Gemeinwesens sicherlich gerecht wird.

Neuerdings haben sich freilich wieder Stimmen hören lassen, welche nicht grell genug schildern können, wie lästig es immer noch mit der Zollabfertigung bestellt sei. Aber ist Bremen im Zollverein, so fallen ja von selbst diese Belästigungen zum größten Theil weg; sie sind also nur die Folge unserer abgesonderten Stellung. Man sollte sich doch sagen, daß wir an allen diesen Dingen nichts ändern können, so lange wir keine Stimme haben. Sind wir aber in der Lage, die, in einem zollvereinten Bremen sehr vereinfachte, Abfertigung durch bremische Zollbeamte besorgen zu lassen, dann stellen sich die Dinge sogleich anders. Denn allein Bremen zwingt den Zollverein zu so mannichfachen Controlen. Der Zollverein aber vereinfacht sich, sobald er durch diese geographische Unterbrechung nicht mehr belästigt wird. Wie kann man nur noch in Bremen an „freie Beweglichkeit des Verkehrs" denken wollen, so lange man selbst sich eine solche unmöglich macht! Freie Beweglichkeit haben in Deutschland lediglich die dem Zollverein angehörenden Länder.

Wir haben schon in unserer Eingabe an die Handelskammer vom 12. Juli vorigen Jahres Gewicht darauf gelegt und wiederholen es hier noch einmal, daß für unsere Ueberzeugung nicht etwa der wirkliche oder vermeintliche Vortheil eines einzelnen Geschäftszweiges maaßgebend sei, wenn es darauf ankommt die Stellung Bremens zu beurtheilen. Wir sind vielmehr der Ansicht: das Wohl des Ganzen, des Staates, des Gemeinwesens könne nicht gedeihen und sei auf das Schwerste beeinträchtigt, sobald der weitaus überwiegende Theil der Bevölkerung sich, durch eine solche Stellung des Staates, in die Unmöglichkeit gebracht sieht, sein Gewerbe auf sicherer Grundlage lohnend zu betreiben und dasselbe schwunghaft auszudehnen. Man darf ihn nicht verkürzen. Es bleibt ein ungesunder Zustand, wenn Tausende eine Stadt verlassen um auswärts Erwerb zu suchen, welchen sie daheim nicht finden, während sie reichlich und vollauf beschäftigt wären, wenn man Bremen in naturgemäße Verhältnisse brächte.

Sage man doch nicht etwa: das „Geschäft" gehe ja seinen

guten Gang; die Einkommensteuer und der Ertrag anderer Abgaben bewiesen ja daß wir keine Einbuße haben. Es mag sein daß die Rhederei und der Seehandel, welche während der letzten Jahre und noch in diesem Augenblicke beispiellos günstige Conjuncturen benutzen konnten, vorerst nicht im Mindesten leiden. Sie haben glänzende Tage, die sie übrigens auch in einer Zollvereinsstadt Bremen hätten, während von den übrigen Erwerbszweigen das Gegentheil gilt. Es würde aber weit besser stehen, und unsere Zustände würden erfreulicher sein, wenn eben alle Klassen vollauf beschäftigt wären; und das herbeizuführen steht in Bremens Macht. Welche Klagen würden wohl der „Seehandel und die Rhederei" erheben, wenn sie auch nur von einem geringen Theil der Calamitäten heimgesucht würden, welche auf den übrigen Erwerbszweigen lasten. Und diese Klagen würden um so lauter sein, wenn Rhederei und Seehandel sich hoffnungslos zu langsamem Hinsiechen verurtheilt sähen. Das aber ist unabwendbar das Loos der gesammten bremischen großen und kleinen Gewerbthätigkeit, und eines nicht geringen Theiles der nach dem Oberland handelnden Kaufleute, wenn wir vom Zollverein ausgeschlossen bleiben.

Wir wollen zur nähern Würdigung unserer bremischen Verhältnisse noch weitere Einzelnheiten mittheilen, welche wohl geeignet sind, zum Nachdenken aufzufordern.

Die Gewerbekammer äußerte im vorigen Jahre in ihrer schon erwähnten Eingabe an den Senat in Bezug auf die Cigarrenfabrikation, daß bei bedeutender Schwächung dieser letztern auch der Großhandel, insofern er für den hiesigen Fabrikbetrieb die Rohstoffe und Halbfabrikate lieferte, insbesondere aber der Handel mit Cigarrentabacken auf seiner Höhe sich nicht werde behaupten können. „Denn wenn sich auch nicht in Abrede stellen läßt, daß die Cigarrenfabrikation in Folge des Tabacksmarktes hierselbst entstanden ist, so ist doch hinwieder der große Aufschwung derselben unläugbar die Ursache der großen Ausdehnung des Handels mit Cigarrentabacken. Jeder Taback fand hier am Platze Nehmer; es entstanden Häuser, welche sich ausschließlich

mit dem Tabackshandel in Loco beschäftigten, die Importeure kamen schnell zu ihrem Gelde, und den amerikanischen Häusern welche Tabacke hierher consignirten, konnte, da dieselben fast zu jeder Zeit gleich nach Ankunft in zweite Hände übergingen, in den meisten Fällen rasche Abrechnung gegeben werden. Die Tabackshändler werden ihre Waare künftig, statt an hiesige Fabrikanten, an oberländische Häuser verkaufen müssen, was auch in letzterer Zeit schon häufig geschehen ist. Es braucht aber wohl kaum hervorgehoben zu werden, daß der Absatz an hiesige Fabrikanten leichter beschafft werden kann, auf soliderer Grundlage beruht und mit geringeren Unkosten verknüpft ist, als der Handel mit dem Inlande. Cigarrentabacke nach Proben zu verkaufen, ist allerdings ein möglicher Geschäftsmodus, aber so vielfachen Chikanen unterworfen, daß der höhere Preis, welcher oftmals im Inlande bedungen wird, dadurch so wie durch die ungemein großen Unkosten mehr als aufgewogen wird. Außerdem läßt sich mit Bestimmtheit vorhersagen, daß die hier importirten Ladungen von Tabacken nicht so schnell wie bisher realisirt werden, mithin der Hauptgrund der großen Tabackszufuhren wegfallen wird. Was wird Bremen alsdann in dieser Beziehung noch vor Hamburg voraushaben? Wird nicht im Gegentheil Hamburg wegen seines größern Verkehrs mit Südamerika und Westindien und wegen seiner größeren Geldmittel der Vorzug gegeben werden? Und wenn einmal, was wahrlich so fern nicht liegt, die Cigarrenfabrikation sich in ähnlicher Weise, wie bisher in Bremen in einem Hafenorte des Zollvereins, z. B. Harburg, concentrirte, was würde alsdann aus unserm, so wie aus dem hamburger, Tabacksmarkte werden? Amerikaner, Hamburger und Bremer würden diesen Ort als den passendsten Bestimmungsort für ihre Tabacke gar bald erkennen, Käufer würden sich, des bequemern Absatzes wegen, nur zu bald finden, und Bremens so bedeutender Cigarrentabackhandel wäre dahin. Oder darf man annehmen daß der Patriotismus unserer Kaufleute dieses abwenden könne oder abzu-

wenden nach Kräften bemüht sein werde? „Diese Fragen möchte die Gewerbekammer nur in Betreff Einzelner bejahen. —

Mit einem Worte: Auch wir sind der Ueberzeugung, daß die Cigarrenfabrikation hier allmälig verkommen werde, nachdem sie schon so harte Schläge erlitten. Aber es ist uns geradezu unbegreiflich, daß Manche gleichgültig diesem Hinsiechen eines Gewerbezweiges zusehen, der an Wichtigkeit für Bremen sich nahezu mit unserer Rhederei messen kann, der für sich allein eben so viel werth ist als die gesammte Auswandererbeförderung.

Haben das die Gegner der Cigarrenfabrikation wohl überlegt? Wir wollen ihnen zum Anhalt einige Thatsachen und Ziffern mittheilen.

Im Jahre 1851 wurden 327,624 Mille Cigarren von Bremen aus versandt, im Werthe von 2,376,742 Thalern Gold. Davon betrug der Arbeitslohn von Anfertigung der Cigarren 573,342 Thaler, welcher sich auf etwa 2500 eigentliche Cigarrenmacher und ungefähr eben so viele Hülfsarbeiter vertheilt. Dazu kommen noch etwa 500 Leute, welche mit Sortiren, Packen, Bündeln und anderen Arbeiten beschäftigt waren. Nimmt man dazu noch Diejenigen, welche bei der Cigarrenfabrikation außerdem theils mittelbar, theils zu Zeiten beschäftigt waren, so ergeben sich weit über sechstausend Köpfe, welche bis auf einen kleinen Theil, der nur zeitweilig von diesem Gewerbszweige lebte, ihren gesammten Unterhalt aus diesem letztern hatten. An diese Arbeiter wurde im Durchschnitt ein wöchentlicher Arbeitslohn von 13,673 Thalern bezahlt, der sich so vertheilte, daß der eigentliche Cigarrenmacher 3 1/4, der Wickelmacher 1 1/2, der Sortirer 3, der sonstige Arbeiter 1 1/2 Thaler Gold Lohn bezog.

Der Verkauf der Cigarren wurde hier, außer von vielen Kaufleuten, durch etwa 70 Häuser mit 120 Inhabern ausschließlich betrieben. Sie beschäftigten an Geschäftsreisenden, Comptoirarbeitern und sonstigem Personal reichlich 500 Köpfe. Dazu

kommt, daß ein sehr großer Theil unserer Handwerker eben durch die Cigarrenfabrikation sehr ergiebig beschäftigt wurde, insbesondere Buchbinder, Schablonenstreicher, Schlosser, sodann Kistenmacher, Papierhändler und viele andere. So ergiebt sich als wohl zu bemerkendes Resultat, daß zwölftausend Bürger und Arbeiter am direkten Erwerb von der Cigarrenfabrikation betheiligt waren, daß dieser Erwerb in unserer Stadt blieb und circulirte, daß wenigstens die Hälfte unserer Gesammtbevölkerung direkt oder indirekt an demselben Theil nahm.

Es leuchtet ein, wie günstig ein solches Verhältniß auch auf den Werth der Grundstücke, auf die Consumtionseinnahme, die Accise, den Kleinhandel und alle Gewerbe einwirken müsse. Die Cigarrenfabrikation hauptsächlich war es, welche in Bremen ein Proletariat nicht aufkommen ließ, und insbesondere den kleinen Mittelstand in guten Umständen erhielt. Das ist nun schon Alles anders geworden, und wird in den nächsten Jahren noch viel bedenklicher werden. Denn wie die Blüthe des Verkehrs im gewöhnlichen Laufe der Dinge sich allmälig entwickelt, so geht auch der Verfall, dessen Anfang wir schon erlebt haben, zuerst langsam, bald aber immer rascher und rascher.

Der größte Theil jener 327,624 Mille, nämlich mehr als 200,000 Mille, ging in den Zollverein, der Bremens Hauptabnehmer war; ein anderer Theil ging nach Hannover und Oldenburg, die nun auch dem Verein angehören. Der Eingangszoll von Cigarren ist auf 20 Thaler erhöhet, der von rohem Taback von 5½ Thaler auf 4 Thaler ermäßigt worden. Man sieht, wie sehr der Zollverein bei sich einen Erwerbszweig begünstigt, welcher zu Bremens Blüthe so hauptsächlich beitrug, und welchen man hier dem völligen Untergange zudrängt. Dieser würde noch schneller eintreten, wenn in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika jene Bemühungen von Erfolg wären, welche jetzt darauf hinsteuern, den Eingangszoll nicht zu vermindern, sondern noch höher zu stellen.

So eben kommt uns die „Tabellarische Uebersicht der Thätigkeit der Bremer Cigarrenfabriken in den Jahren 1852 und 1853“ zu. Sie bringt Seite 10 folgende

„**Vergleichung des Geschäftsumfanges in den Jahren 1851 und 1852.**

1851:				1852:				weniger:
Ausgeführt und hier verbraucht....	319,410	Mille Cig.	—	verfertigt..........	260,000 Mille		—	58,810 Mille.
Deren Fabrikwerth ca...........	2,117,700	ℛ Ld'or,	—	Fabrikw. à 6 ℛ 41¼ ggr. pr. M.	1,712,895 ℛ Ld'or.		—	404,805 ℛ.
Ausfuhrwerth	2,353,000	„ „	—	Ausfuhrw. 10 % höher	1,884,184 „ „		—	468,816 „
Verarbeitet wurden dazu	5,301,000	℔ Taback	—	verarbeitet, 15¾ ℔ pr. M.	4,113,000 ℔		—	1,187,000 ℔.
Davon wurden beschäftigt........	281	Fabriken	—	Fabriken..........	178		—	104.
und	5300	Arbeiter	—	Arbeiter	3755		—	1545.
Deren Arbeitslohn betrug etwa ...	509,000	ℛ	—	Arbl. (o. Nebenarb.)..	415,300 ℛ Ld'or.		—	93,700 ℛ.

Nach möglichst genauer Berechnung wurden im Jahre 1851 an Arbeitslohn, Avance ꝛc. an unserm Geschäfte im Ganzen ca. 1,193,000 ℛ hier verdient.“ Das bremische Cigarrengeschäft hat seit der Mitte 1853 bis April 1854 sich abermals um ein starkes Drittel verringert, so daß kaum noch 100 Fabriken in Thätigkeit sind.

Nun aber geht es reißend schnell bergab mit diesem hochwichtigen Fabrikzweige. Bremen versandte im

Januar....1853 noch 11,299¾ Mille.		Februar....1853 noch 18,145 Mille.
„ ....1854 nur 6511 „		„ ....1854 nur 8877 „

Eines unserer größeren mit der Cigarrenfabrikation beschäftigten Häuser zahlte in den Jahren 1847 bis 1852 nicht weniger als **140,844 Thaler** allein an Arbeitslöhnen, also durchschnittlich im Jahre 23,474 Thaler. Die Summe vertheilt sich in folgender Weise:

Jahr....1847.	Arbeitslohn	13,346	Thaler.
„ ....1848.	„	10,307	„
„ ....1849.	„	18,296	„
„ ....1850.	„	23,574	„
„ ....1851.	„	59,233	„
„ ....1852.	„	16,088	„

Während dieses Haus bis 1852 in den angeführten sechs Jahren einen durchschnittlichen Arbeitslohn von 1956 Thaler monatlich zahlte, betrug derselbe für 1852 nur noch 1257 und 1853 nur 932 Thaler.

Im Jahre 1852 wurden in 178 Fabriken noch für 1,712,895 Thaler Cigarren gemacht; die Gesammtzahl der Arbeiter in denselben betrug noch 3755. Schon in der Mitte 1853 war die Zahl der Fabriken auf 144 gefallen, jene der Arbeiter auf 2177; es waren 1578 durch Erwerbsmangel gezwungen worden Bremen zu verlassen und in den Zollverein auszuwandern. Schon vor Ende 1851 hatten, in Folge der Zollerhöhung, 103 Cigarrenfabriken ihre Arbeiten eingestellt.

Bereits sendet der Zollverein nicht nur rheinabwärts, sondern auch über Bremen eine beträchtliche Menge deutscher Cigarren nach Amerika. Im Februar gingen davon mehr als 4000 Kisten über unsern Platz, etwa halb so viel, als Bremen überhaupt versandte!

Kein anderer Erwerbszweig in Bremen hat so viele Arbeiter beschäftigt, so viele Arbeitskraft verwerthet, so viele Löhne gezahlt, als die Cigarrenfabrikation während ihrer Blüthe. Wir möchten z. B. wissen, welches Importhaus oder welcher Rheder, höchstens vielleicht einen oder zwei der letzteren ausgenommen, im Laufe von sechs Jahren mehr als 140,000 Thaler Arbeitslohn gezahlt hätte? Gewiß halten wir Schifffahrt und Handel hoch in Ehren und wissen sie nach voller Gebühr zu schätzen. Aber was für den Seehandel die Schiffe, das sind für den übrigen Erwerb die Grundstücke; was für den Matrosen die Heuer ist, das sind für die in den Gewerben beschäftigten Arbeiter die Löhne. Nun aber bezieht der Fabrikarbeiter allermindestens

so hohen Lohn als der Matrose, und jener verausgabt denselben in unserer Stadt; er ist ein besserer Consument. Denn der Rheder verproviantirt sein Schiff auch auswärts, er kauft seinen Bedarf für dasselbe im Großen; des Arbeiters Geld fließt in viele bremische Kanäle. Der Lohn allein der Cigarrenarbeiter übertraf 1851 sicherlich die Löhnungen aller mit der bremischen Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter und Matrosen. Und wenn man dazu die durch eine schwunghafte Cigarrenfabrikation beschäftigten unmittelbaren Nebengewerbe rechnet, so stellt sich für die Industrie das Verhältniß noch bedeutender heraus. Wenn z. B. ein Nebenfabrikationszweig der Cigarrenfabrikation durch diese so blühend wird, daß eine einzige solcher Anstalten im Durchschnitt 50 Arbeiter beschäftigt, und an dieselben jährlich über 12,000 Thaler Arbeitslohn verausgabt, so zahlt diese eine industrielle Anstalt, welche jährlich auch dem Staate viel an Abgaben einträgt, mehr Lohn als vier dreimastige Schiffe mittler Größe. Der Matrose zahlt dem Staate kaum etwas, er trägt zur Consumtion sehr wenig bei.

Die Cigarrenfabrikation ist für Bremen so wichtig, wie die ganze Auswandererbeförderung. Im vorigen Jahre wurden, in runder Zahl, 60,000 Auswanderer in etwa 300 Schiffen befördert. Rechnen wir sehr hoch, daß der Rheder am Kopfe 10 Thaler verdiente, so haben wir 600,000 Thaler Verdienst. Nun sind aber etwa 40 Schiffe nichtbremische Fahrzeuge gewesen. Doch wir lassen die obige Ziffer gelten. An der Cigarrenfabrikation sind 1851 nicht weniger als 1,193,000 Thlr. hier verdient worden. Nehmen wir nun an, daß die Auswanderung den Expedienten, Handwerkern, Wirthen und dem Detailhandel noch eine halbe Million bis 600,000 Thaler zu verdienen gegeben habe, so stellt sich heraus, daß die Cigarrenfabrikation 1851 so wichtig war, wie die Auswandererbeförderung 1853. Während aber für den Verbrauch der Schiffe nur ein geringer Theil der Vorräthe von bremischen Verkäufern eingehandelt wird, sind dir Arbeiter der gewerblichen Anstalten werthvolle Consumenten in unserer Stadt selbst.

Wahrhaftig, es wäre im höchsten Grade kurzsichtig, einen bremischen Gewerbszweig nicht nach Gebühr zu würdigen, der an Reingewinn jährlich, schlecht gerechnet, eine Million Thaler in einer Stadt von 50,000 Seelen abwarf, den Großhandel förderte, auf keinen Fall ihn hemmte und vielen Tausenden gutes Auskommen gewährte.

Der See- und Importhandel, so sagten Einige, habe in Bremen eine vorzugsweise Berechtigung. Lassen wir das einmal gelten. Aber ist Bremen allein durch ihn geworden, was es bis 1853 war? Mit nichten. Die Auswanderung, welche der Importeur oder Rheder doch nicht schuf, sondern die letzterem zukam, und die Cigarrenfabrikation haben den Importhandel und der Rhederei wesentlich mit zu ihrem Aufschwunge verholfen. Es läugnet Niemand, daß ohne Anschluß an den Zollverein, welcher doch den Handel nicht im Mindesten verkürzen würde, die bremische Gewerbsamkeit, von den Handelszweigen hier abgesehen, — nahezu vernichtet wird. Nun aber nehmt einmal der Weser alle ihre Zuflüsse, dämmt die Gewässer in Hessen und Thüringen, in Westfalen und Niedersachsen ab, und dann seht zu, woher die Weser Wasser bekommt! So aber wird es sein und nicht anders, wenn ihr euch in Einseitigkeit verstarrt. Was die Nebenflüsse der Weser, das sind für Bremens Existenz Gewerbe, große und kleine, und der Detailhandel. Sie speisen den Hauptstrom.

Wir haben viele und sorgfältige Erkundigungen über den gegenwärtigen Stand der Dinge eingezogen. Das Mißgeschick ist zwar erst im Beginnen, aber doch schon fühlbar genug. Seit etwa 18 Monaten sind 4000 bis 5000 Menschen, die früher in Bremen Beschäftigung fanden, meist in den Zollverein gewandert. Wir nehmen an, daß dieselben wöchentlich je nur drei Thaler erwarben. Dieser Erwerb ist für Bremen verloren gegangen und hat gerade den kleineren Handwerkern und dem Detailhandel in allen seinen Zweigen erhebliche Einbuße zugefügt. Zu diesem Verluste kommt nun noch die Absperrung, welche dicht vor unseren Thoren beginnt. Kein Wunder, daß ganze Massen kleinerer Handwerker, welche sich der Kundschaft der jetzt Ausgewanderten erfreueten,

und mit einem oder ein paar Gesellen arbeiteten, nun verarmen. So bekommen wir ein Proletariat unter den Kleinbürgern herangezogen; es wird bald fertig sein. Die Armenausgaben steigen, die Einnahmen reichen trotz aller Aufforderungen nicht aus; wir haben sonach eine Armensteuer in Aussicht, — gleichfalls eine Frucht des Nichtanschlusses an den Zollverein. Es ist ferner ausgemacht, daß sehr viele Detailisten und Manufacturwaarenhändler, unter dem doppelten Schlage des Verlustes der Kunden, die ausgewandert sind und jener, die, im umliegenden Zollverein wohnend, hier nicht mehr kaufen können, in den ersten Monaten dieses Jahres kaum die Hälfte des Absatzes hatten, der ihnen noch 1853 in derselben Zeit geblieben war. Natürlich können sie kein erheblich assortirtes Lager mehr halten, und viele werden zu Grunde gehen, die Zahl der Bankerotte wird sich mehren. Alle kleineren Geschäfte werden mehr oder weniger berührt. Viel kleines Mißgeschick macht ein großes Unglück, wie viele Tropfen einen Bach bilden. Die Klagen der Schuhmacher, Schneider und derartigen Handwerker, welche sich auf die fortgezogenen Kunden angewiesen sahen, sind berechtigt. Während früher in Nachlassen die Möbeln aller Art gut bezahlt, zum Theil durch Tischler wieder aufpolirt wurden, und Denen, welche mit solchen Sachen hauptsächlich nach Hannover und Oldenburg handelten, guten Gewinn brachten, hat jetzt auch dieser Erwerbszweig aufgehört, und die Möbeln bringen kaum die Hälfte oder zwei Drittel des früheren Preises; die Auctionen sind also auch für den Verkäufer nicht vortheilhaft. Für alle Zweige ist Einbuße vorhanden. Bremen war in den letzten Jahren z. B. in der Wagenfabriation rüstig vorwärts geschritten und hatte für seine Erzeugnisse guten Absatz in den Steuerverein. Dieses Gewerbe ist nun völlig lahm gelegt, indem ein Wagen 10 Thlr. Eingangszoll vom Centner nicht tragen kann. Da der Erwerb sich vermindert, so wird in den gewerblichen Kreisen weniger Andrang zum Bürgerwerden stattfinden; man wird also einen Abgang der Einnahme von Bürgergeldern haben, oder keineswegs eine solche Zunahme, wie sie unter natürlichen Verhältnissen sein könnte.

Schon jetzt sind viele Grundstücke im Werthe gefallen; in der Neustadt kann man als Regel annehmen, daß dieses Sinken schon heute 10 Procent gegen 1852 beträgt. In der Altstadt beginnt dasselbe, und die Vorstadt wird folgen. Es ist begreiflich, daß jetzt im Anbeginn der Calamität, und bei beispiellos günstigen Conjuncturen in Handel und Schifffahrt, die größeren Grundstücke vorerst noch unberührt bleiben. Aber was wird werden, wenn einmal auf den Sonnenschein Regen und Sturm folgt? Dann wird die Entwerthung um so allgemeiner, da für ein nicht auf natürlicher Basis stehendes Bremen viel zu viel gebaut worden ist und noch wird. Die Zeichen deuten das schon an. Wir kennen in vortheilhaftester Lage der Altstadt ein Geschäftshaus, für welches vor einigen Jahren 12,000 Thaler vergeblich geboten wurden; jetzt findet sich kein Käufer zu 9000 Thalern; Packhäuser, die vor zwei Jahren noch reichlich 7000 Thaler werth waren, finden zu 6000 keinen Käufer.

Die Grund- und Erbesteuer ist für 1854 auf 51,000 Thlr. veranschlagt worden. Nun ist nicht zu bezweifeln, daß die Grundstücke nach Bremens Beitritt zum Zollverein, binnen wenigen Jahren um 20 bis 25 Procent sich heben, beim Fernhalten sich um eben so viel erniedrigen werden. Auch hier zeigt sich wo in dieser Hinsicht der Vortheil der Staatskasse, an welche bei einem Budget von 1 Million ohnehin alljährlich größere Ansprüche gemacht werden, zu suchen sei. Natürlich wird durch dieselben Verhältnisse auch die Abgabe von Kauf, Tausch und Immobilien gleichfalls berührt werden.

Vor einigen Jahren war Arbeit in Bremen sehr gesucht und der Mangel an Miethwohnhäusern sehr groß. Der patriotische Verein fand sich bewogen diesem wichtigen Gegenstande seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Er hätte das jetzt gar nicht nöthig; denn Massen von Wohnungen stehen leer, der Angebote von Miethwohnungen sind bedeutend mehr als der Nachfragen, viele Erben stehen zum Verkauf und für viele Neubauten findet sich Niemand der sie beziehen möchte.

So scheint es uns denn nicht dem geringsten Zweifel unter-

worfen zu sein, daß alle Interessen Bremens einen Anschluß an den Zollverein erheischen. Insbesondere auch alle Zweige des Handels. — Auch sie kommen erst dann aus einer auf jeden Fall prekären und ungewissen Lage auf einen festen Boden, gelangen dann in ein festes und sicheres Rechtsverhältniß. Das gilt insbesondere von dem oberländischen Geschäft, welches schon gegenwärtig sehr empfindlich spürt, wie viele Vortheile der Nichtanschluß Bremens den Firmen in den Städten des Binnenlandes gewährt, welche vermöge des ihnen gewährten Zollcredites in Stand gesetzt sind, dem bremischen Kolonialwaarenhandel eine Concurrenz zu machen, gegen welche dieser in manchen Fällen nicht ankämpfen kann. Das oberländische Geschäft Bremens, das wir vielleicht einmal allseitig und speciell zur Erörterung bringen, kann nur dann zur rechten Blüthe und zu gebührender Entfaltung gelangen, wenn es freie Beweglichkeit des Verkehrs gewinnt. Die früher von Manchen geäußerte, lediglich aus Unkunde der Sachverhältnisse hervorgegangene Ansicht, daß es Bremen an Kapitalien fehlen werde, um zu leisten, was der Zollverein an Eingangszöllen verlange, ist längst beseitigt und tritt nicht mehr zu Tage. Denn einmal weiß man, daß der Zollverein Zollcredit gewährt, welchen Bremen nicht gewähren kann; ferner liegt es in der Beschaffenheit der Dinge, daß auch nach dem Anschlusse erhebliche Versteuerungen hier am Orte nicht einmal vorkommen werden, so lange jedes bedeutende inländische Geschäft seinen eigenen Steuercredit oder jenen eines Spediteurs benutzt. Der Anschluß wird also in dieser Beziehung gegen jetzt nichts Wesentliches ändern, auf keinen Fall irgendwie Natheiliges für das bremische Geschäft haben.

Gewiß wird das bremische Geschäft in allen seinen kaufmännischen und gewerblichen Zweigen erst dann freie Beweglichkeit des Verkehrs haben, wenn Bremen dem Zollverein angehört. Rhederei, Seehandel, oberländischer Kolonialwaarenhandel, Detailhandel und Handwerke, Weinhandel und Zuckerfabrikation und alle anderen großen Gewerbe können in Folge des Anschlusses theils nur gewinnen,

theils ist dieser letztere für den Fortbetrieb ganz unbedingt nothwendig.

Wir würden es für im höchsten Grade beklagenswerth und unheilvoll halten müssen, wenn man von bremischer Seite auch jetzt noch, da die Lage der Dinge und Alles, was kommen wird, so handgreiflich vorliegt, sich vom Zollverein fern halten wollte. Das hieße gewiß so viel, als unser ganzes Gemeinwesen kläglichem Siechthum mehr und mehr entgegentreiben.

Schwere Verluste sind eingetreten, noch viel schwerere können abgewandt werden. Sagen ja doch auch unter den Gegnern des Anschlusses die meisten: „Ja, wir werden uns wohl anschließen müssen, das sehen wir wohl ein; aber man kann noch eine Weile abwarten." Auch jetzt noch abwarten? Man bedenke, was für ein Sinn in dieser Redensart liegt. Nicht wir haben ein Interesse abzuwarten, wohl aber ist der Zollverein in der Lage, abwarten zu können.

Dadurch daß Bremen gezögert hat zur rechten Zeit einen Schritt zu thun, der ja doch am Ende nicht ausbleiben kann, hat es sich um viele Vortheile gebracht, die ihm hätten zu Theil werden müssen, und es hat sich zudem schon jetzt eine große Summe positiver Nachtheile zugefügt. Im Zollverein aber müßte man aller fünf Sinne beraubt sein, wenn man gerade Bremen nicht demselben anschließen wollte. Es liegt in der Natur der Dinge daß man es muß. Der Verein kann nicht umhin, schon seinem Programme gemäß, eine so beträchtliche Handelsstadt in sich aufzunehmen, die jetzt sein Gebiet unterbricht und ihn hindert, seine Steuergränze dorthin zu verlegen, wohin sie gehört, nämlich an die Meeresküste. Er wird nicht allezeit so unbequeme „Ausschlüsse" dulden, wie die bremischen Gebietsstrecken es sind, welche ihn zwingen, den ersten und zweiten Steuerbezirk so viele Meilen in's Binnenland hinaufzurücken und die Weser als Ausland zu betrachten. Er wird seine Angehörigen doch von den vielen bekannten Unbequemlichkeiten befreien wollen, welche die Bewachung der Zollgränze im Binnenlande mit sich führt. Er hat dergleichen westlich von der Elbe nur noch in

Folge der bremischen Sonderstellung; wird er ein Interesse haben, dergleichen zu beseitigen oder nicht? Gewiß hat er es; und um eine solche Anomalie los zu werden, welche Bremen ihm aufzwingt, sollte er willig zu solchen Bedingungen sich verstehen, welche Bremen für sein und des Zollvereins Interesse zu stellen haben wird.

Aber der Zollverein drängt sich grundsätzlich Niemandem auf; er bietet sich nicht an. Er wird also uns keine Eröffnungen machen. Es ist somit an Bremen, mit ihm in Unterhandlungen zu treten und die Bedingungen des Anschlusses zu vereinbaren. Hohe Zeit dazu ist es. Wann wird es geschehen?

Bremen,
im April 1854.

Im Auftrag

J. C. Koop.
F. C. F. Nielsen.
H. N. Reinken.

Verbesserungen:

Seite 12, Zeile 3 von unten lies Hinterland statt Hindestand.
„ 83, „ 2 „ „ „ die Arbeiter „ dir Arbeiter.

Folge der bremischen Sonderstellung; wird er ein Interesse haben, dergleichen zu beseitigen oder nicht? Gewiß hat er es; und um eine solche Anomalie los zu werden, welche Bremen ihm aufzwingt, sollte er willig zu solchen Bedingungen sich verstehen, welche Bremen für sein und des Zollvereins Interesse zu stellen haben wird.

Aber der Zollverein drängt sich grundsätzlich Niemandem auf; er bietet sich nicht an. Er wird also uns keine Eröffnungen machen. Es ist somit an Bremen, mit ihm in Unterhandlungen zu treten und die Bedingungen des Anschlusses zu vereinbaren. **Hohe Zeit dazu ist es. Wann wird es geschehen?**

Bremen,
im April 1854.

Im Auftrag:

J. C. Koop.
F. C. H. Nielsen.
H. M. Meinken.

Berichtigungen:

Seite 19, Zeile 8 von unten lies Hinterlands statt Hinterlandes.
„ 93, „ 7 „ „ die Arbeiter „ die Arbeiter.

Bremens Interesse, die freie Beweglichkeit des Verkehrs u. der Zollverein

Bremen 1854